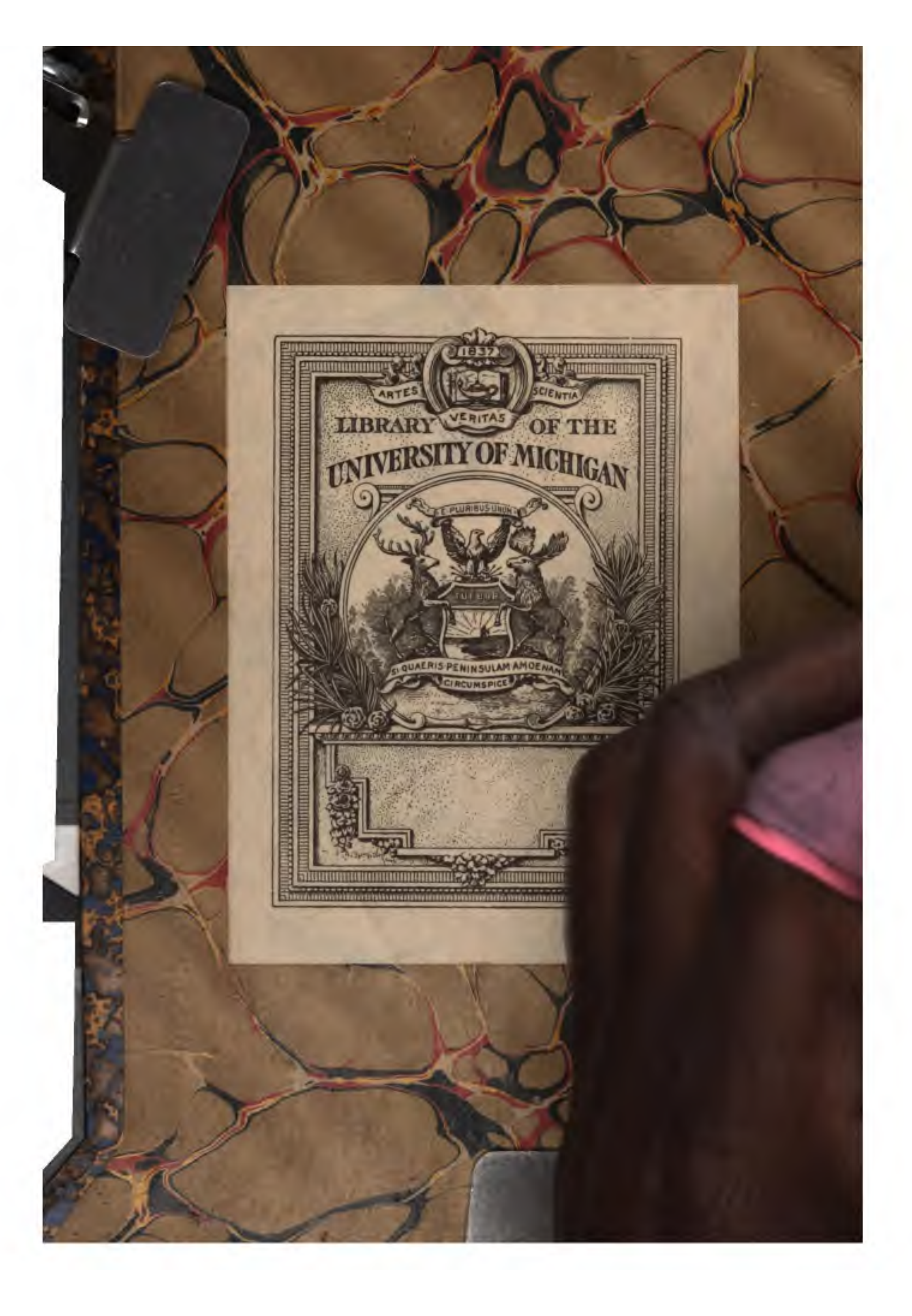
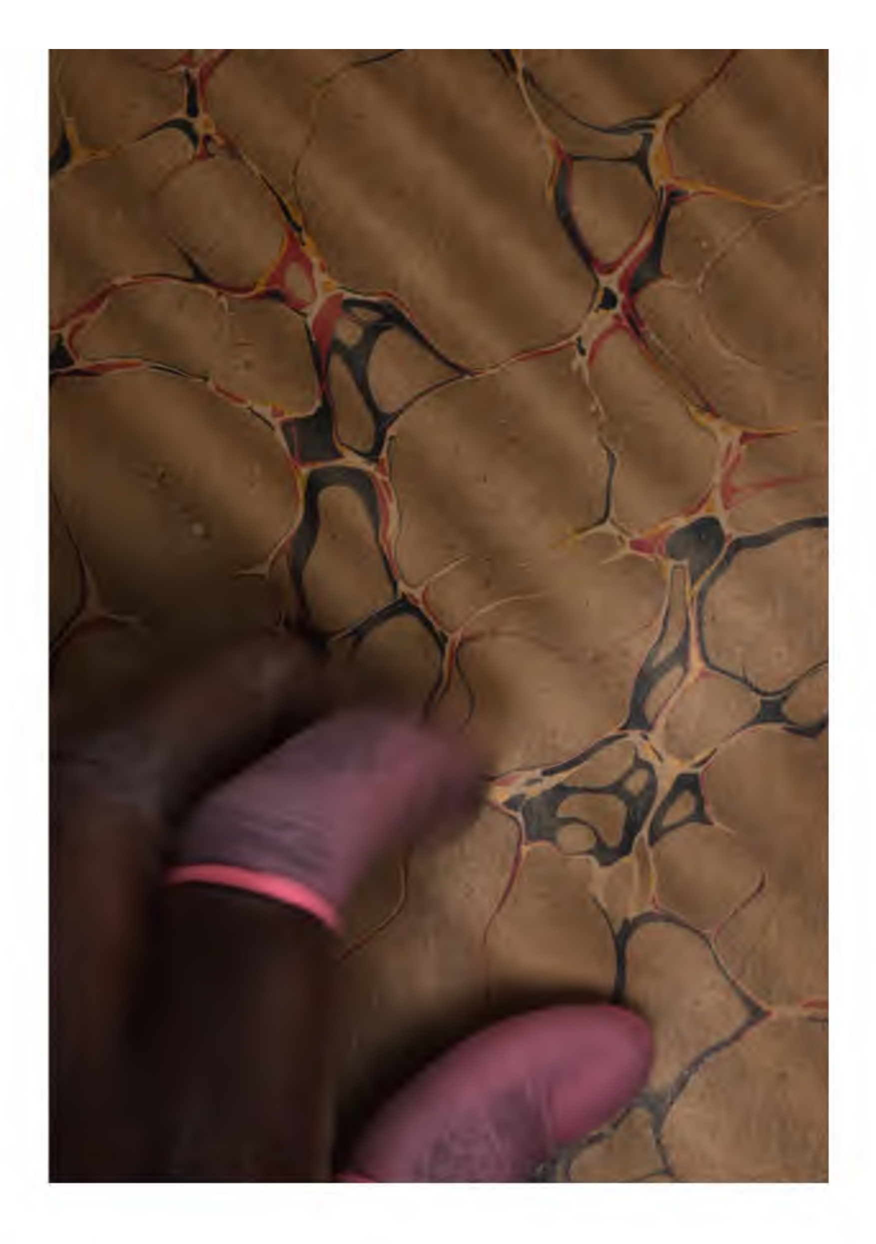



1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



LÉONCE ABEILLE

Capitaine de frégate
Sous-Directeur de l'École supérieure de Marine

MARINE FRANÇAISE
ET
MARINES ÉTRANGÈRES

POLITIQUE NAVALE DES GRANDES PUISSANCES
LES ORGANISATIONS MARITIMES ET LES FLOTTES ACTUELLES
ÉCONOMIES ET RÉFORMES



PARIS
LIBRAIRIE ARMAND COLIN
5, RUE DE MÉZIÈRES, 5

MARINE FRANÇAISE

ET

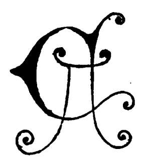
MARINES ÉTRANGÈRES

LÉONCE ABEILLE

Capitaine de frégate
Sous-Directeur de l'École supérieure de Marine

MARINE FRANÇAISE
ET
MARINES ÉTRANGÈRES

POLITIQUE NAVALE DES GRANDES PUISSANCES
LES ORGANISATIONS MARITIMES ET LES FLOTTES ACTUELLES
ÉCONOMIES ET RÉFORMES



PARIS
LIBRAIRIE ARMAND COLIN
5, RUE DE MÉZIÈRES, 5

1906

MARINE FRANÇAISE

ET

MARINES ÉTRANGÈRES

INTRODUCTION

A L'ÉTUDE COMPARATIVE DES MARINES DE GUERRE

L'organisation maritime est une réalité militaire de première importance. Généralement on ne l'admet pas. Nos écrivains maritimes se soucient peu de traiter une question qui devrait préoccuper tous les Français et ne peut être résolue que par le Parlement. La plupart préfèrent examiner des problèmes exigeant des connaissances spéciales qu'on ne saurait, à coup sûr, acquérir du jour au lendemain. Ne voulant pas recommencer un travail déjà fait, nous ne suivrons pas cet exemple : nous traiterons, très brièvement, du matériel naval. Il ne faudrait pas croire que, par cela même, l'examen comparatif des marines de guerre cesse d'être un sujet technique. Pour s'en convaincre, une longue argumentation serait super-

flue : quelques faits valent mieux. Qu'on étudie notre histoire maritime, qu'on se demande pourquoi les Italiens ont été battus à Lissa, qu'on cherche à s'expliquer comment la marine russe s'est effondrée sans causer des pertes appréciables aux Japonais.. ; on aboutit toujours à la même conclusion : le nombre et les qualités stratégiques ou tactiques des bâtiments, qui composent une flotte, déterminent très imparfaitement la puissance réelle d'une marine de guerre ; la valeur relative des organisations maritimes est un élément qui peut modifier, du tout au tout, les conclusions très logiquement déduites de la comparaison du matériel naval.

En France, on ne se contente pas de méconnaître l'influence prépondérante de l'organisation maritime des guerres navales ; nous ignorons même en quoi consiste ce facteur du succès. Le plus petit dictionnaire en dit pourtant assez pour définir l'organisation maritime : c'est la manière dont tous les services de la marine sont agencés, en vue de répondre pour le mieux à l'objet du département ministériel qui les administre. Et comme, sans conteste, la guerre navale est la raison d'être d'un ministère de la Marine, il apparaît que les officiers de marine sont particulièrement qualifiés pour étudier les questions d'organisation. Est-ce à dire que nul, en dehors d'eux, ne doive s'en inquiéter? Non, certainement non. Le sujet est fort complexe et aucun résultat pratique ne sera

jamais atteint que par le concours de tous les hommes de bonne volonté. Il faut que, dominant leur mentalité particulariste, de nombreux officiers des divers corps de la Marine contribuent à une œuvre de rénovation incessante et nécessaire. Il faut, surtout, que le public s'intéresse enfin à la Marine : sous un régime démocratique la collaboration étroite et confiante de la Nation et des professionnels militaires peut, seule, empêcher le gaspillage des deniers publics, en temps de paix, le désastre en temps de guerre.

Ce disant, nous affirmons simplement que la Marine n'est pas un être abstrait, indépendant des conditions de temps et de lieu. La conception contraire n'a jamais été énoncée en termes aussi crus. A cela près, elle a beaucoup sévi parmi nous. Il est, malheureusement, trop facile de l'établir ; nous le prouverons par la suite. En attendant, une remarque suffira : dans tous les pays, l'état politique et social réagit fortement sur leur organisation maritime. Qu'on en soit désolé ou non, un exemple universel interdit la pensée de constituer une Marine viable, en se désintéressant des aspirations et des ressources de la Nation qui lui fournit son personnel et alimente son budget.

Il suffit de rapprocher le présent du passé pour reconnaître cette impossibilité. Autrefois, le pouvoir suprême était un apanage de droit divin, héréditaire et absolu ; aujourd'hui c'est la Nation qui le détient et ses mandataires, toujours amovibles, ont des

droits limités par la loi : est-il croyable que l'organisation créée par Colbert puisse s'adapter également bien à des régimes politiques diamétralement opposés? Est-il admissible que les communications télégraphiques, l'avènement de la vapeur, la spécialisation de l'outillage, la transformation du matériel naval, la valeur relative des ressources financières, de la population et de la civilisation des divers États, leur développement industriel, commercial et agricole n'aient pas une répercussion sur la puissance comparative des marines de guerre et sur leur organisation?

A ces faits, qu'oppose-t-on? Deux préceptes séculaires. On dit, très haut : entièrement absorbés par les études techniques, les officiers ont le droit de tenir pour négligeable l'évolution générale de leurs rivaux éventuels et le devoir d'ignorer celle de leur propre pays. On ajoute, tout bas : ainsi spécialisés, les officiers acquièrent une compétence indiscutable et, normalement, les grands conseils de la marine ont, seuls, qualité pour trancher toutes les questions maritimes.

Si ces affirmations dogmatiques étaient l'expression de la vérité, des efforts intellectuels et moraux très minimes permettraient aux officiers d'accomplir leur tâche. Mais il en est d'elles comme de beaucoup d'autres : déjà démenties par les faits, elles le sont, aussi, par le bon sens.

Dans le métier d'officier, il ne s'agit pas de savoir ce que l'on pourrait faire si l'état politique et social

de la France était, de tous points, conforme à l'idéal de chacun ; il s'agit de déterminer ce qu'on peut faire de mieux dans des conditions parfaitement définies. Une réalité domine les préférences individuelles : toute conception technique qu'on voudrait faire aboutir par des moyens autres que ceux applicables à notre époque, est condamnée d'avance, quelle qu'en soit la valeur propre. Le pourquoi est évident.

Mettons les choses au mieux : tous les officiers sont remarquables; ils connaissent la meilleure composition à donner à notre flotte; les types de bâtiments qu'ils prévoient sont, individuellement, parfaits; ils ont imaginé une tactique supérieure à celle de tous leurs rivaux ; nul ne sait mieux qu'eux comment on doit instruire et entraîner le personnel; en un mot, la Marine française a, le monopole des conceptions parfaites. Du point de vue théorique, on ne saurait rien souhaiter de plus; en pratique, il faut encore quelque chose, et, devant ce quelque chose, tout le reste disparaît : mettre à exécution ce programme admirable. C'est ici que la politique entre en scène : directement ou indirectement, les solutions de tous les problèmes maritimes exigent des fonds; aucune d'elles ne peut devenir effective sans l'aide du payeur, je veux dire : du Parlement.

*
* *

Cet obstacle financier limite les pouvoirs des officiers généraux ; l'avènement du régime démocratique aurait dû, depuis longtemps, accroître leurs droits et ceux de tous les autres officiers. Notre vie nationale reposant sur le principe de la liberté de la discussion, il serait temps de comprendre que la Marine ne saurait s'accommoder d'un autre régime. Pour toutes les questions qui ne constituent pas des secrets d'État, on ne peut plus admettre l'utilité, la nécessité même de supprimer ou tout au moins de limiter les controverses maritimes. Cela reviendrait à affirmer qu'aujourd'hui, comme jadis, il faut confier à quelques cerveaux isolés dans les sphères du haut commandement le soin de penser et de parler pour tous.

Cette règle est encore vraie, si l'on entend par là que chacun doit exécuter, sans discussion, les ordres de ses chefs, que les marins de tous grades doivent, toujours, se tenir en dehors de la mêlée politique. Elle devient un anachronisme, si l'on prétend, ainsi, interdire aux officiers d'étudier, sans cesse et sans distinction de rang hiérarchique, les améliorations à introduire dans la Marine, si l'on veut les empêcher d'user du seul moyen connu pour progresser : le recours à la méthode critique, qui demande à la raison les causes plausibles et les conséquences probables des réalités à examiner. Contre toute vraisemblance, cet anachronisme a toujours force de loi chez nous, sinon en fait, du moins en principe.

Adoptant sans réflexion un précepte militaire parfaitement approprié aux régimes monarchiques et impériaux, il nous paraît tout naturel de refuser aux officiers le droit de s'exprimer librement sur des questions maritimes, d'un intérêt général et capital. On leur laisse ainsi le choix entre deux conduites : renoncer à tout travail ou diriger leurs investigations vers des détails de matériel, vers des abstractions et des calculs théoriques. La première est, à la fois, la plus naturelle et la plus logique. Si les officiers adoptent la seconde, la tare de l'enseignement qu'ils ont reçu s'accentuera : ils se persuaderont chaque jour davantage que les mathématiques fournissent la solution de tous les problèmes maritimes. Victimes de ce préjugé, ils ne verront pas qu'en posant leurs équations, ils mettent toujours en œuvre, d'une manière plus ou moins apparente, des données que les calculs eux-mêmes ne peuvent ni fournir, ni vérifier : d'une part, de pures conceptions de l'esprit humain, appelées axiomes ou hypothèses, suivant qu'on les tient pour certaines ou probables ; d'autre part, des coefficients déterminés par l'expérience directe. Que les officiers travaillent ou non, leur esprit ne s'exercera pas sur les idées, ni sur les faits qui président à l'incessante évolution de la marine : suivant une loi physiologique bien établie, leur jugement s'atrophiera et ce ne sera pas, à coup sûr, un avantage le jour où le commandement devra leur échoir.

Le don du génie octroierait aux officiers la ressource de puiser en eux-mêmes la force de réagir et les mettrait plus tard à l'abri de toute défaillance; mais la nature le distribue avec tant de parcimonie qu'il est toujours imprudent de l'escompter. Laissant les natures exceptionnelles, on peut affirmer que l'habitude de déléguer à d'autres le souci de penser pour soi engendre la routine et parfois l'impuissance. Puisqu'à tous moments le commandement détient et se transmet la vérité, il lui est difficile d'apporter la moindre modification à l'ordre des choses qu'il trouve établi : quand une question nouvelle se présente, comme personne n'a plus qualité pour lui en donner la solution et que, pourtant, il l'ignore, il ne saurait que se taire et abandonner aux événements le soin de résoudre le problème. Faute de connaître les progrès de son temps, il risque de marcher à ces défaites honorables dont on a eu parfois l'aberration de vanter la grandeur. La Marine doit donc souhaiter que cette règle du silence disparaisse au plus tôt. La Nation aussi.

Il est, à coup sûr, très amusant de voir un droit, que notre démocratie reconnait à tous les autres citoyens, dénié à ceux-là seuls qui, par leur métier, ont le devoir d'approfondir les questions militaires. Mais la Nation, souveraine maîtresse de ses destinées, se prive, ainsi, de précieux éléments d'appréciation. Faute d'un incessant échange d'idées avec elle, l'ar-

mée navale risque d'en mal comprendre les meilleures intentions. On ne saurait rien imaginer de plus propre à perpétuer la néfaste légende qu'entre civils et militaires l'antagonisme est inéluctable, comme si des lois militaires, depuis longtemps déjà appliquées, n'avaient pas, de ces deux entités, jusqu'alors distinctes, fait un seul bloc désormais. Cet état nouveau substitue à la conception d'un groupement d'hommes n'ayant d'autre rôle social que de se battre, celle d'une Nation, pacifique par goût autant que par besoin, mais capable de se dresser tout entière pour défendre son existence et ses droits.

Le terme de « Nation armée » rappelle aux idéalistes la menace qui pèse sur les peuples oublieux de leur sécurité ; il montre à ceux qui croient à l'éternité du règne de la force que, du moins de nos jours, la paix est la règle, la guerre l'exception ; il apprend aux officiers qu'entre les devoirs imposés à leurs aînés et ceux qu'ils ont à accomplir la différence est extrême. Fort simples jadis, ces devoirs sont aujourd'hui si complexes que, pour remplir pleinement leur admirable rôle, les officiers devraient posséder un vaste savoir et toutes les vertus.

Conseillers militaires de la Nation, ils doivent, sans trève, s'efforcer de lui procurer la plus redoutable, mais aussi la moins coûteuse des puissances défensives ; ils doivent fournir une fertile documentation aux maîtres de la parole et de la

plume, qui pourront, alors, répandre dans le public les idées justes et empêcher l'essor des utopies. Instructeurs, ce n'est plus seulement le métier de la guerre qu'ils doivent enseigner aux recrues, c'est aussi d'autres devoirs que les mathématiques n'apprennent pas, d'autres devoirs qui relèvent de l'expérience et de la réflexion. En dépit des apparences, la valeur sociale de l'officier grandit de jour en jour. Continuateur désigné de l'œuvre scolaire, il doit, désormais, connaître l'acquis et les aspirations des adultes que la Nation lui confie; il doit en faire des hommes et des citoyens. Dégageant l'idée maîtresse de tout l'enseignement militaire, la transformation en habitude d'une solidarité étroite, de tous les instants, il en imprégnera ses recrues par des leçons de choses que rien, peut-être, ne saurait suppléer : en leur imposant, sans cesse, la plus impérieuse des exigences militaires, il leur apprendra la pratique d'une vertu sociale.

Mais, par quel miracle les officiers pourraient-ils se pénétrer de ces évidences, si, fidèles à la doctrine de la « Grande Muette », ils fermaient les yeux devant le spectacle de la vie actuelle et restaient sourds à tous les bruits du dehors ? Comment parviendraient-ils, même, à ne pas méconnaître les premiers désirs, les besoins les plus urgents de la Nation ? Et comment n'aurions-nous pas bientôt une mortelle opposition entre le peuple et l'armée : d'une part, le peuple

voulant la paix et ne pouvant, sans folie, consacrer des sommes illimitées à des dépenses militaires; d'autre part, une armée négligeant les répercussions financières de ses desiderata techniques? La Nation prendrait, peu à peu, en aversion des hommes assez différents d'elle pour ne pas sentir les besoins certains du temps de paix et pour envisager seulement les besoins éventuels du temps de guerre. Elle ne tarderait pas à devenir injuste et à taxer d'improductifs les budgets de la Guerre et de la Marine. Elle oublierait, volontiers, que les exemples récents des guerres de Cuba et du Transvaal ont, encore de nos jours, montré le sort réservé aux peuples faibles.

Confondant l'ancienne et la nouvelle armée, la Nation mettrait en opposition les officiers, qualifiés aristocrates (quoique des examens ouverts à tous aient, depuis plus d'un siècle, remplacé l'antique droit de naissance), et le personnel subalterne qui, de même origine qu'eux, ne doit qu'à ses goûts ou à ses aptitudes de ne pas figurer dans la même catégorie. Elle ne serait pas frappée d'une analogie très grande, pourtant, entre les fonctions des ingénieurs, chefs d'atelier et ouvriers de l'industrie civile et les rôles dévolus, en temps de paix, aux officiers, gradés et marins de l'industrie militaire; elle ne comprendrait pas qu'ici comme là, en dehors d'une intime association de ces trois facteurs, bien distincts et également indispensables, on aboutit à l'impuissance...

Causes incessantes d'ignorance et d'erreur pour tout le monde, impéritie probable du commandement, graves dangers pour la Nation : tel est le bilan que nous offre l'application de la règle du perpétuel silence. Comment douter encore des salutaires effets de discussions qui, pour être vraiment utiles, doivent laisser de côté, aussi bien les rares détails confidentiels dont le public n'a cure, que les éphémères personnalités dont les mérites, défauts et situations ne modifient, en rien, la valeur propre des idées en cause?

Bien que fort condensée, l'argumentation précédente paraîtra peut-être superflue : il fallait pourtant répondre d'avance à des préjugés trop vivaces et trop répandus pour qu'on n'ait pas la certitude de les retrouver sur son chemin. La précaution de s'en débarrasser, dès l'abord, assure l'autre avantage d'indiquer l'orientation de ce livre. Pour la préciser, je voudrais m'expliquer, sans ambages, sur les devoirs imposés par la discipline.

Qu'un ordre légal, qu'un règlement en vigueur soient exécutoires, sans discussion, personne ne saurait le contester ; il y a lieu d'ajouter qu'un officier est astreint à s'imprégner de leur esprit pour pouvoir, le cas échéant, suppléer, dans le sens voulu, à l'insuffisance de leurs prescriptions littérales. Mais la discipline se trouve résumée dans cette rigoureuse obligation. Dans le domaine de l'action, le chef dispose, seul, d'une documentation complète et, surtout,

des moyens matériels de concentrer tous les efforts. Dès lors, sa volonté devient prépondérante, quoi qu'il advienne, et toute individualité qui, pour atteindre le but poursuivi, voudrait employer des procédés autres que les siens, ne pourrait — fussent-ils meilleurs en valeur absolue — que contribuer à restreindre l'effet utile de l'ensemble. Obéir et se taire, tel est, en pareil cas, l'indiscutable devoir des officiers de tout rang et aucun « distinguo » n'autorise à enfreindre cette règle.

Mais après l'action, quand, à l'user et la réflexion aidant, les auxiliaires du commandement ont constaté les inconvénients de ses méthodes et cru trouver des solutions meilleures, n'est-ce pas leur devoir de le dire bien haut ? Pour soutenir qu'en critiquant un règlement en vigueur on porte atteinte à la discipline, il faut être convaincu que les idées font corps avec les personnes qui les émettent ; pour prétendre que l'on peut marcher dans la voie du progrès, en n'accordant aucune attention aux opinions des subalternes, on doit admettre que la possession de la vérité est le privilège du grade.

Si ces conceptions avaient encore des partisans dans la Marine, il faudrait les inviter à méditer les actes et les écrits d'hommes auxquels l'Armée a voué un culte de reconnaissance. Lorsque le général Maillard, alors simple colonel, dénonça le néant de l'enseignement dogmatique et releva, dans les *Éléments*

de la guerre, les erreurs contenues dans le service en campagne de l'époque, son œuvre ne fut pas condamnée au nom de la discipline ; le commandement préféra se l'approprier et promulguer un nouveau règlement. L'Armée nouvelle n'a pas davantage jugé subversif le principe émis par le lieutenant-colonel Bonnal, dans son *Cours de tactique générale* de 1895 : « Une doctrine de guerre ne s'impose pas ; elle naît du concours unanime des intelligences, sous l'empire de convictions progressivement acquises. » Trois ans plus tôt, le même maître avait pu écrire, sans soulever la moindre protestation : « L'exemple de Dumouriez montre que, pour si bien doué qu'on le suppose, l'homme arrivé à son développement complet n'est plus susceptible de se transformer radicalement... Ceci revient à dire que, pour appliquer des idées nouvelles, il faut des hommes nouveaux. » L'Armée ne s'est pas offusquée non plus des dispositions d'esprit que le lieutenant-colonel Foch recommandait à ses auditeurs : « Il s'agit d'abord de comprendre des vérités ; donc liberté d'esprit, pas de préjugé, de prévention, d'idée arrêtée, d'opinion admise sans discussion par la seule raison qu'on l'a toujours entendu dire ou vu faire. Un seul critérium, la raison. » (*Cours de tactique générale* 1898-99.)

Ces affirmations sont, semble-t-il, assez claires pour que, sans recourir à d'autres citations, on ait le droit de conclure : L'armée ne croit plus compromettre

la discipline en proclamant la liberté de la pensée, la nécessité de la critique, l'utilité de la discussion. On peut ajouter que l'emploi de ces forces modernes l'achemine vers cette unité de doctrine qu'en dépit d'un insuccès, de jour en jour plus manifeste, la Marine n'a que trop longtemps cherché à réaliser par l'ancienne méthode. Il est équitable, au surplus, de reconnaître que l'armée épargne un peu de ces jugements, le plus souvent dédaigneux et toujours hâtifs, dont on use si volontiers dans les milieux où les esprits sont déshabitués de la réflexion personnelle. L'esprit critique ne peut avoir d'autre résultat : allant au fond des choses et se rendant compte de leur difficulté, il développe le respect des actes et de la pensée d'autrui, tandis qu'il rend plus sévère pour soi-même.

*
* *

Examinant les questions d'organisation générale, en toute liberté, sous notre entière et exclusive responsabilité, nous aurons à combattre des intérêts privés considérables, des habitudes et des manières de penser invétérées. Les obstacles s'opposant à l'emploi de procédés maritimes, à la fois rationnels et pratiques, paraîtront d'abord insurmontables ; plus on avancera dans la lecture de ce volume, plus cette impression s'atténuera. Constatant que les intérêts privés en cause proviennent d'abus et sont absolu-

ment contraires à ceux d'une majorité écrasante, on admettra la possibilité de liquider le passé : sans méconnaître les droits acquis par une infime minorité, la majorité ne saurait, indéfiniment se résigner à solder toutes les dépenses improductives de la Marine. On se pénétrera de plus en plus de deux évidences singulièrement ignorées : rien de ce qui touche l'État ne saurait être indifférent à la Marine ; inversement, rien de ce qui touche à ce service d'État ne saurait être indifférent à la Nation. On se convaincra que la collaboration des non-professionnels et des professionnels militaires est un devoir impérieux et permanent. On acquerra la certitude que, si les nécessités militaires sont invariables, c'est par des procédés variables qu'on doit les satisfaire.

Ces procédés sont à trouver. La discussion publique nous les fournira, si nous faisons appel à l'expérience et à la raison. Ce n'est certes pas en ressassant la nomenclature de nos rouages et de nos usages maritimes que nous réussirons à améliorer notre situation navale. Nous n'y parviendrons pas davantage si nous avons la prétention d'échafauder de nouveaux systèmes sur de pures considérations théoriques. La volonté de donner à la Marine une organisation toujours adéquate aux exigences du moment nous interdit de recourir à ces méthodes fantaisistes : l'examen critique des solutions adoptées, à l'heure actuelle, tant en France qu'à l'étranger, est l'unique

moyen dont nous disposions pour doter notre pays d'une organisation maritime économique et efficace.

Il serait grand temps de comprendre que des imperfections ont, en pareille matière, les plus graves conséquences. Sous la direction d'un chef génial, une escadre même médiocre peut, à coup sûr, devenir un remarquable outil de combat. Mais qu'adviendrait-il en cas de guerre? Cette force navale, admirablement entraînée, sera renforcée par des bâtiments en réserve; éventuellement, une ou plusieurs autres escadres s'adjoindront à elle : quelle sera la valeur de l'armée navale ainsi constituée? Sa puissance militaire sera grande, en apparence, et très petite, en réalité, si les bâtiments en réserve n'ont aucunement bénéficié des exercices effectués sous la direction du chef génial, si l'entraînement des autres escadres a été moins brillant ou conduit dans un tout autre esprit. Faute d'avoir assuré la coordination des efforts, on aura juxtaposé des groupes de bâtiments ne parlant pas le même langage, animés de conceptions différentes, incapables de s'assimiler et de réaliser les pensées directrices de l'amiralissime.

Agir ainsi, ce serait préparer la défaite; agir à l'opposé, c'est organiser la Marine. Que faut-il, en effet, pour transformer ce matériel inerte en une force navale ayant foi dans la victoire? Il faut avoir une Administration centrale, dont les rouages impriment à l'ensemble de l'organisation maritime une impul-

sion permanente et effective, sans jamais annihiler l'initiative de ses agents d'exécution; un État-major général ayant étudié et préparé la guerre au triple point de vue matériel, intellectuel et moral; un personnel possédant à tous les degrés de la hiérarchie un savoir et des qualités en rapport avec ses fonctions. Cette énumération paraît courte; elle englobe, en fait, la nomenclature de toutes les questions maritimes. Comment obtiendrait-on le rendement militaire maximum, si l'on ne prenait pas la précaution préalable de supprimer toutes les dépenses maritimes ne contribuant en rien à l'accroissement de notre puissance navale? Ne doit-on pas user, tour à tour, d'un recrutement logique, d'une instruction méthodique et d'un entraînement intensif pour former un personnel digne d'inspirer toute confiance? Sous des formes extrêmement variées, le problème maritime est un : il n'est soluble que par des vues d'ensemble.

*
* *

Si nos lecteurs approuvent entièrement l'Introduction à l'étude comparative des Marines de guerre, nous nous déclarerons satisfait. Cette ambition paraîtra peut-être, bien mesquine. Tel n'est pas notre avis. Aussi faciles à saisir qu'à imaginer, nos dires ne sont certainement pas transcendants. Mais si nous avions la bonne fortune de faire accepter des évidences

jusqu'à présent ignorées, contestées ou niées, nous fournirions à tous le moyen de réfuter nos propres erreurs et de marcher d'un pas sûr vers le progrès maritime. Il ne suffit pourtant pas de savoir comment on peut efficacement collaborer à l'extension de notre puissance navale ; il faut encore avoir un point de départ.

L'examen de la « Politique navale des grandes puissances » peut seul, fournir les données du problème pratique que nous avons à résoudre. Cette recherche préjudicielle fera l'objet du livre I. Connaissant ainsi le but de la Marine française, nous demanderons aux études comparatives de nous renseigner sur les moyens à employer. Sans s'inquiéter de l' « Administration maritime », dont les procédés doivent s'adapter à des exigences militaires variables, mais toujours impérieuses, le livre II tentera de définir l' « Organisation maritime » qui répondrait le mieux à nos besoins présents. Laissant de côté les discussions proprement techniques, le livre III examinera la composition et la répartition des flottes étrangères, pour en déduire le nombre approximatif et le genre des outils de guerre dont nous devrions nous munir. On ne saurait s'en tenir là, car nul n'ignore que les dépenses improductives retardent l'avènement d'un budget démocratique, conforme aux aspirations nationales. Le souci de réaliser la puissance navale maximum, au moindre prix, nécessite une « con-

clusion » donnant un aperçu des économies possibles et disant pourquoi elles sont probables.

Sans intérêt pour quiconque proscrit la discussion, cet ouvrage sera, croyons-nous, utile à tous ceux qui en comprendront vraiment le sens et le but. Exempt de préjugés et ne bénéficiant pas de l'heureux privilège de savoir sans apprendre, nous avons soigneusement étudié les organisations maritimes. Cela fait, nous avons adopté une ligne de conduite assez peu répandue et souvent incommode, mais toujours nécessaire : n'ayant jamais réussi à nous convaincre que nous détenions indiscutablement la vérité, c'est par des faits et des arguments que nous cherchons à imposer nos convictions.

LIVRE I

POLITIQUE NAVALE DES GRANDES PUISSANCES

Ces études sur la politique navale sont exclusivement utilitaires : on y trouvera le relevé des événements qui ont engendré les flottes actuelles et des commentaires strictement limités aux faits dont la France peut tirer un profit immédiat. Aller au delà serait superflu : beaucoup d'officiers de marine ont eu la bonne fortune de suivre les conférences de géographie politique de M. Victor Bérard et d'apprendre, par lui, que nous devons tous connaître l'*Histoire politique de l'Europe contemporaine* de M. Seignobos ; en pareille matière, la documentation du public est extrêmement abondante. Rester en deçà équivaudrait à se condamner volontairement au supplice de parler pour ne rien dire : la composition d'une flotte et, même, les caractéristiques des bâtiments à construire, ont été, sont et seront, toujours et partout, logiquement déterminées par la politique extérieure. L'expérience et la raison disent que, si l'on adopte un autre point de départ, les solutions les plus invrai-

semblables deviennent acceptables, tout au moins en paroles : on cherche, alors, à résoudre un problème abstrait, oubliant que, se préparer à défendre sa vie, c'est, pour les peuples comme pour les individus, entreprendre une opération souvent difficile, mais toujours concrète.

CHAPITRE PREMIER

POLITIQUE NAVALE DE L'ALLEMAGNE

L'Angleterre, avec raison, et l'Italie, sans motif, ont préparé la guerre contre la France : l'Allemagne s'est assigné un tout autre objectif. Ainsi s'accuse dès l'abord, l'esprit scientifique qui a présidé au développement de la marine allemande. L'Allemagne ne songe certes pas à contester deux faits connus : la réduction de ses échanges par mer aurait aujourd'hui, des conséquences autrement graves qu'autrefois ; en garantissant nos communications, la supériorité maritime a rendu possible l'équipement des armées constituées, en 1870, par le Gouvernement de la Défense nationale. Mais l'Allemagne sait encore autre chose et cette autre chose commande sa conduite : dans une guerre contre la France, les opérations sur terre décideront de la victoire ; dans une guerre contre l'Angleterre, l'impuissance de la flotte entraînera la défaite. Ne voulant pas se trouver un jour désarmée, l'Allemagne base sa politique navale sur l'éventualité d'une guerre contre l'Angleterre.

Cette conception ne précise nullement les moyens

à employer : ils restent à déterminer, en tenant compte de nombreuses données, souvent variables d'un pays à l'autre. Nous n'avons pas à discuter ici la valeur des armes dont l'Allemagne s'est pourvue. Examinant sa politique navale, nous nous demanderons, simplement, si le problème maritime a été bien posé chez elle ? La réponse découle des résultats obtenus, chez nous, en adoptant des points de départ très différents. Pendant fort longtemps, nous avons sommé le nombre de cuirassés que la Triple Alliance pouvait mettre en ligne et établi nos programmes de constructions neuves en conséquence : les événements de 1898 ont fait justice de cette règle quantitative. Recourant alors à un principe qualitatif, nous nous sommes proposés de constituer notre flotte avec des unités moins nombreuses, mais plus fortes que celles des autres puissances : nous avons eu la déception de constater que, renonçant à reproduire leurs anciens types, tous les pays se permettaient de construire des cuirassés aussi forts ou plus forts que les nôtres, et, généralement, en bien plus grand nombre. Ces deux essais indiquent trop bien que nous avons fait fausse route jusqu'à présent ; par voie d'élimination, ils nous invitent à prendre le point de départ admis en Allemagne. Comme elle, nous sommes une puissance à la fois, continentale et maritime ; les mêmes arguments sont valables dans les deux pays ; ceux qui guident l'Allemagne paraissent probants.

L'orientation de notre politique navale étant ainsi fixée, l'étude minutieuse de toutes les opérations que nous pourrions entreprendre, avec quelques chances de succès, définira le nombre et l'espèce des unités dont nous aurions besoin. L'Allemagne n'a pas procédé autrement et cela, seul, est logique. L'ayant imitée à cet égard, nous devrons encore suivre son exemple, en poursuivant l'accomplissement de notre programme maritime avec une inlassable ténacité. Les sacrifices consentis par les deux pays seront, d'ailleurs, bien différents. La valeur de notre flotte et la possibilité d'élaguer de nos budgets maritimes nombre de dépenses injustifiables fournissent les moyens d'accroître notre puissance navale sans effort anormal. Il n'en a pas été et il ne pouvait pas en être de même pour l'Allemagne. En 1895, elle avait presque tout son matériel naval à créer; la fermeté de ses décisions lui vaudra, pourtant, de posséder un nombre de cuirassés égal au nôtre en 1907 et sensiblement supérieur en 1917.

*
* *

Constater les merveilleux progrès de la marine allemande, c'est évoquer le nom de Guillaume II. La grandeur de son rôle maritime ne doit, pourtant, pas éclipser le souvenir des généraux Von Stosch et Von Caprivi. De leur temps, la flotte allemande n'était,

certes, pas puissante par le nombre de ses unités; mais, ils la rendirent grande par la valeur de son organisation. Les prédécesseurs de Guillaume II avaient créé une marine viable : l'Empereur actuel a pu, sans s'exposer à des mécomptes, faire grandir cet organisme à son gré.

Dès le début de son règne, Guillaume II manifesta la volonté de développer la puissance navale de son pays. Affirmant, un peu partout, que l'avenir de l'Allemagne était sur mer, menaçant le Reichstag de dissolution s'il refusait de renforcer la marine de guerre, l'Empereur réussit, en 1889, à faire adopter un premier programme, comportant 4 cuirassés, 10 garde-côtes et 13 croiseurs. Ce vote, péniblement acquis, n'avait que la valeur d'une indication. Les crédits annuels, réclamés pour la construction de nouvelles unités, ne furent pas intégralement adoptés : le programme, qui aurait dû être réalisé en 1895, ne l'était pas encore en 1898.

Pour mettre un terme à ces atermoiements, Guillaume II accentue alors l'activité de sa propagande maritime. Par l'envoi à tous les membres du Reichstag de nombreux tableaux concernant les marines étrangères, par un recours incessant à la presse officieuse, par sa participation à la fondation de la Ligue navale, Guillaume II secoue l'indifférence du pays. Mettant, au surplus, à profit les moindres incidents survenus au Brésil et en Chine, il obtient le vote de

la loi du sexennat : en 1898, le Reichstag accordait la totalité des crédits nécessaires pour doter l'Allemagne d'une flotte supérieure à celle de toutes les puissances, l'Angleterre et la France exceptées. Ce n'était là qu'une entrée en matière.

L'année suivante, Guillaume II reprend sa propagande. Aux moyens employés dans la première campagne viennent s'adjoindre l'action de la Ligue navale, devenue puissante, et le concours de l'armée de terre : une pléiade de généraux proclame la nécessité d'augmenter les forces navales de l'Allemagne, au moment même où des officiers de l'armée française démontraient, péremptoirement, l'inutilité de notre Marine. L'armée navale collabore, d'autre part, plus directement, à l'œuvre commune. Faisant remonter des flottilles de torpilleurs le plus haut possible dans les fleuves; transformant ses officiers de marine en conférenciers; profitant, encore, de la saisie de bâtiments de commerce dans l'Afrique du sud, Guillaume II parvient à convaincre l'Allemagne qu'une très grande marine de guerre lui est indispensable. Le sentiment national triomphe des dernières résistances du Reichstag : le 6 juin 1900, un complément du dernier programme naval double, à très peu près et d'un seul coup, les prévisions de la loi de 1898.

Ce n'était encore qu'un acheminement vers le but définitif. En 1902, on commença à parler d'un nouveau programme naval ; en 1904, la Ligue navale

a formulé ses aspirations et entrepris une active campagne; en 1906, le Reichstag votera les crédits nécessaires pour adjoindre six croiseurs-cuirassés et huit divisions de torpilleurs à la flotte prévue en 1900.

Dans l'espace de huit ans, l'Allemagne se sera, en définitive, décidée à quintupler sa puissance navale. Voilà, certes, qui tient du prodige. Si vigoureuse qu'ait été la propagande de Guillaume II, on ne peut s'empêcher de se demander comment elle a pu produire un tel revirement de l'opinion publique. Il nous importe de le savoir.

*
* *

Par son histoire, l'Allemagne était, de tous les pays, le moins préparé à saisir l'utilité d'un grand établissement maritime. Mais, au lieu de prodiguer ses ressources, sous forme de subventions de tous genres, le gouvernement allemand s'était ingénié à créer des moyens d'existence pour sa marine marchande. Outillant le mieux possible un petit nombre de ports, creusant un remarquable réseau de canaux, établissant sur les voies ferrées des tarifs favorables aux voies fluviales, les pouvoirs publics facilitaient de toutes manières la tâche incombant aux initiatives privées. Une batellerie supérieurement organisée complétait cet ensemble. Son activité ne tarda pas à rendre tangible l'importance du commerce maritime;

elle aida les populations terriennes à comprendre le besoin de protéger les intérêts mondiaux du pays.

L'action personnelle de Guillaume II fit le reste. S'instituant l'éducateur de tout son peuple, il n'a pas un seul instant cessé de s'adresser à lui, et son exemple a été suivi. Ce n'est pas dans un public restreint que la Ligue navale allemande cherche à recruter des adhérents, c'est dans tous les milieux qu'elle veut les trouver : le concours constant du gouvernement, des articles dans la presse quotidienne et des conférences populaires sont ses moyens d'action. Notre propagande maritime est, à la fois, plus élégante et plus savante. La disproportion entre les résultats obtenus par les Ligues navales allemande et française aurait été réduite, peut-être, si l'activité de la nôtre ne s'était jamais démentie; elle l'eût été, certainement, si notre ministère de la Marine s'était, toujours, efforcé d'instruire le pays.

Le rôle de notre gouvernement était facile : il suffisait de mettre une documentation abondante à la disposition du public. Pendant longtemps, notre ministère limita systématiquement les renseignements fournis à la presse ; l'absence d'un service de publicité maritime, solidement constitué, n'a pas permis, depuis, de provoquer des polémiques nécessaires sur nombre de questions intéressant, au plus haut point, et nos finances et l'avenir de notre flotte. Aussi nos quotidiens ne s'occupent-ils guère que de « faits

divers » maritimes. C'est absolument insuffisant pour contribuer à l'éducation navale d'un pays, qui a déjà trop souffert de son ignorance des choses de la mer. La presse n'en peut mais. Le pays en profite pour se désintéresser de certaines réalités, plutôt troublantes. Cette quiétude est traditionnelle; elle n'en est pas plus respectable pour cela. Sachant par toute notre histoire maritime les cruels réveils qu'elle ménage, avons-nous le droit d'organiser la conspiration du silence vis-à-vis du public ?

Peut-on penser que notre ministère de la Marine n'a pas l'impérieux devoir de faciliter la mission de la presse quotidienne, qui, de nos jours, est seule capable de vaincre l'indifférence de la Nation ? Au lieu de l'entretenir de détails insignifiants, ne vaudrait-il pas mieux appeler son attention sur des faits tels que ceux-ci : l'année même de l'entente cordiale, l'Angleterre dépensait plus d'un milliard pour sa marine; en 1905, elle a pris des mesures garantissant, avant toute déclaration de guerre, la mobilisation de tous ses bâtiments de combat; en même temps, elle a adopté une répartition de ses forces navales qui est, théoriquement, admissible dans tous les cas et vise pratiquement, l'éventualité d'une guerre contre l'Allemagne ou contre la France ou contre les deux réunies; en 1906 elle complétera son œuvre pacifique par des manœuvres mondiales dont le prix de revient atteindra un joli chiffre...

Contrastant avec nos usages, nous voyons l'Amirauté anglaise publier, fréquemment, d'admirables mémorandums, pour renseigner le pays sur les mobiles qui dictent les plus importantes décisions concernant la Marine. Le même exemple nous est donné par les États-Unis : estimant que, dans une démocratie, la Nation doit être éclairée, le président Roosevelt a chargé le ministère de la Marine de dégager les enseignements de la dernière guerre navale et de les communiquer au public. Le bon sens indique qu'il n'est pas d'autre moyen de doter un pays d'une opinion en matière maritime.

Ne parviendrons-nous jamais à nous débarrasser de cette archaïque règle du silence professionnel dont, par une singulière ironie, notre démocratie se montre plus éprise que Guillaume II ? Cette superstition est, à coup sûr, sinon la seule, du moins la principale cause de l'insuccès relatif de notre Ligue maritime : en réclamant pour les officiers le droit de publier, sous leur propre responsabilité, des études documentaires, toujours signées, elle rendrait un important service au pays.

Il serait non moins utile que nos trois Ligues de l'Alliance française, coloniale et maritime, comprenant, comme leurs similaires allemandes, le parallélisme de leurs efforts, aient entre elles des rapports de plus en plus fréquents. Cette fédération et l'action de la presse constitueraient des bases solides pour

notre politique navale. Le concours obstiné d'un sentiment public, conscient de nos besoins maritimes est la condition essentielle de notre sécurité : sans lui, nous entretiendrons toujours une administration maritime grossissant sans cesse ses dépenses improductives au détriment de notre armement; sans lui, nous dépenserons toujours trop ou trop peu pour notre Marine; sans lui, nous aurons toujours une politique navale hésitante et par suite mauvaise.

*
* *

La politique navale de l'Allemagne fourmille d'enseignements précieux pour nous; son organisation maritime en fournit beaucoup d'autres d'un puissant intérêt. Nous n'insisterons pas, ici, sur ses plus remarquables manifestations : compréhension industrielle du fonctionnement des arsenaux, instruction progressive du personnel, méthode de commandement assignant à chacun la responsabilité d'une tâche définie et supprimant de nombreux postes de transmetteurs d'ordres, mobilisation vraiment rapide et effective de la flotte... Tout cela peut s'exprimer en une phrase : aucune marine du monde n'a jamais été organisée aussi scientifiquement que la Marine allemande[1]. Passant aussitôt à la critique, nous ajou-

[1] A son sujet, nous avons l'agréable devoir de citer les lettres sur la Marine allemande, d'un ancien ministre de la Marine,

terons : nulle part non plus on n'applique une conception plus moyenâgeuse de l'organisation du haut commandement et de l'état d'officier.

Cette opposition fait ressortir l'élément primordial de la puissance de notre pays. La Marine française, si gravement compromise par ses erreurs passées, peut acquérir, dans un court délai, l'esprit scientifique de sa voisine : une volonté et un travail tenaces y suffiront. En Allemagne, le terme de Nation armée signifie, uniquement, la plus grande armée possible : ce n'est qu'après une très lente transformation des mœurs de ce pays que ses officiers, ses gradés et ses équipages pourront constituer une seule et même famille, que cette Marine pourra faire corps avec la Nation, même en temps de paix.

Contrairement à leurs collègues allemands, les officiers de notre pays ont dans le sang une notion bien simple : ils ne se croient pas doués d'une supériorité absolue et d'essence surnaturelle. Se sentant peuple et ayant l'honneur de commander de braves gens, ils tiennent à leur donner l'exemple du travail, ils veulent leur inspirer confiance, ils voient en eux des auxiliaires plutôt que des inférieurs : telles sont les bases de la discipline dans la Marine française.

M. Édouard Lockroy. Réunies en un volume sous le titre du *Weser à la Vistule*, ces lettres mettent en pleine lumière les grandes lignes de l'organisation et de l'évolution maritime de l'Allemagne.

Et c'est pour cela, et pour cela seulement, que cette Marine, qui mérite tant d'être critiquée et blâmée, inspire une profonde affection à tous ceux qui la connaissent. C'est pour cela aussi que, royalement, révolutionnairement et impérialement battue depuis deux siècles par la Marine anglaise, elle a, pourtant, inscrit dans ses annales nombre d'épisodes glorieux. C'est pour cela encore que cette Marine qui a oublié d'avoir une politique navale, qui s'est organisée administrativement et non militairement, qui ne sait pas introduire l'idée de progression dans l'instruction de son personnel, qui s'attarde toujours dans le culte des réglementations passées... Cette Marine, qui a tant fait pour n'être rien, est, quand même, quelque chose de grand. Et c'est pour cela enfin que l'étude comparative des Marines de guerre, si décourageante à tant de titres, doit forcément nous rendre optimistes. Elle fait acquérir la certitude que nos sentiments égalitaires et altruistes constituent un immense réservoir d'énergie nationale. Aucun Français n'en saurait douter, si un mur de préjugés ne séparait encore la Nation de ses forces militaires.

Ce mur, il faut l'abattre. Il n'est fait que de vieux clichés et d'idées surannées. Doit-on citer le soi-disant antagonisme entre la plume et l'épée, la prétendue obligation de cantonner les officiers dans la technique de leur métier, l'illusion que les prescriptions littérales du Code de justice, des règlements et

des ordres jouent le principal rôle dans le fonctionnement d'un organisme militaire, la crainte chimérique de compromettre l'œuvre sociale de l'école en imposant à tous un stage dans l'armée... ? L'énumération serait interminable et il serait superflu de la poursuivre.

Pour se faire une idée de la valeur de tous les préjugés de cette catégorie, il suffira, sans doute, de noter que les précédents tiennent pour non avenus ou négligeables quelques réalités flagrantes : la disparition de l'hérédité des charges et des privilèges de naissance ; l'impuissance d'un homme qui, chargé d'en commander d'autres, ne connaîtrait rien de leur mentalité ; l'impossibilité presque constante de donner des instructions écrites ou verbales prévoyant toutes les éventualités, d'où la nécessité de faire un très large appel à l'intelligence, à l'initiative et au dévouement de chacun pour en assurer l'exécution ; la pensée philosophique planant au-dessus de tous les exercices militaires : Un pour tous, tous pour un...

Non moins simplement, on peut indiquer la valeur de quelques aphorismes d'origine militaire. Leur vogue décroît, à vrai dire, avec une remarquable rapidité ; il faut, pourtant, en dire un mot. Voici, d'abord, un grand principe : un officier sert la France, il n'est pas au service de la République. Ceci autorise chacun à croire que la France pense toujours comme lui ; ceci garantit à chacun la certitude qu'en

agissant à sa guise il accomplira tout son devoir, sans jamais sortir de la légalité : voilà qui est commode. Mais, il n'est pas donné à tout le monde d'entretenir des relations suivies avec la très grande personnalité morale qui se dégage de notre histoire : pour le commun, le gouvernement a, dans tous les temps, parlé et agi au nom de la France.

Est-il plus sérieux de prétendre que le ministère de la Marine n'a rien de politique et que, pour cette raison, — appuyée de beaucoup d'autres, également mauvaises, — son titulaire devrait être un officier de Marine ? D'après notre Constitution, les affaires publiques doivent être délibérées en Conseil des ministres : cela veut-il dire que certains ministres n'auront pas d'opinions à émettre ? Un ministre, quel qu'il soit, doit faire de la politique et il ne peut pas faire de la politique purement idéale : il fait de la politique active, c'est-à-dire une politique dans laquelle interviennent des personnes et des groupes ; il fait, nécessairement, le seul genre de politique que la Constitution ait interdit aux officiers. Peut-on, d'autre part, soutenir que les chefs militaires ont seuls qualité pour concéder l'avancement ? Ceci revient à admettre l'existence d'un État assez original pour employer des détenteurs de la force publique indépendants de lui ; ceci revient à substituer aux pouvoirs légaux ceux d'une oligarchie, — forme de gouvernement jugée, depuis longtemps, la plus détestable de toutes...

Nous nous en tiendrons là : c'est ailleurs que doit trouver place la réfutation des très nombreux paradoxes dont la Marine n'a que trop souffert. C'est ailleurs aussi que nous traiterons la question capitale du recrutement des officiers. Nous montrerons combien il nous importe d'appliquer, sur l'heure, le programme de l'admirable ligue de l'*Égalité devant l'instruction* qui peut seul concilier les nécessités sociales et maritimes. Nous dirons comment nos mœurs s'inspirent, en fait, d'un atavique et invraisemblable mépris des besognes manuelles. Nous expliquerons pourquoi il n'est pas de devoir social plus urgent que de réagir contre le goût national des carrières libérales, que de combattre ce fétichisme qui, dans le domaine maritime, donne naissance à une étrange illusion : un bon gradé s'élève en devenant un officier incomplet !

C'est donner à entendre qu'il y a des formes de travail plus honorables que d'autres ; c'est oublier que le travail, en soi, est la loi d'une démocratie, qu'aucun titre n'y vaut celui du travailleur ; c'est enfin méconnaître absolument l'importance du savoir indispensable à un commandant de bâtiment, de division ou d'escadre digne de ses fonctions [1]. Comment expli-

[1] Les usages ont parfois un sens profond : tel celui qui donne le même titre à tous les officiers supérieurs de la Marine et l'étend aux officiers de tous grades exerçant des commandements. Cet usage repose sur un fait : suivant leur grade, les officiers de marine sont chargés de commander des bâtiments plus ou moins gros et un ou plusieurs bâtiments, mais dans tous les cas, leurs devoirs et leurs responsabilités absolus res-

quer, sans cela, cette idée d'instituer dans la Marine des épreuves réduites, dont on ne trouve nulle trace, ni dans l'enseignement, ni dans la magistrature, ni dans le droit, ni dans la médecine, ni... dans aucune carrière ? Ne voit-on pas qu'au lieu de s'ingénier à multiplier les galons, il faut réduire le nombre des officiers et améliorer la situation des gradés ?...

Ces exemples indiquent la variété des questions qui se rapportent à l'organisation et au personnel de la Marine. Ils montrent aussi combien il était urgent d'introduire les études comparatives sur les marines de guerre dans l'enseignement des officiers de marine. Elles ont l'avantage, gros de conséquences, d'exiger d'incessantes discussions et d'obliger des spécialistes à sortir du domaine d'une technicité étroite et improductive : elles nous fourniront, probablement, la solution immédiate de quelques problèmes maritimes ; elles créeront sûrement, à la longue, des habitudes d'esprit d'une importance capitale. Faire ressortir l'existence de rapports permanents et intimes entre l'état politique, social, économique et industriel, d'un pays et son organisation maritime ; expliquer pourquoi leur négation vouerait la Marine à l'impuissance ; pénétrer tous les esprits de la conviction que,

tent essentiellement les mêmes. Et comme les lieutenants de vaisseau sont normalement appelés à commander, la question du recrutement des officiers se pose, de prime abord, tout autrement dans la Marine que dans l'armée de terre.

pour mériter le beau titre de nationale, une Marine doit être de son temps : voilà l'objet essentiel des études comparatives sur les Marines de guerre. Elles font un incessant appel à la réflexion ; elles substituent des réalités à des souvenirs, à des formules, à des préjugés ; elles obligent à reconnaître que les idées et non les personnalités méritent, seules, d'être discutées : proscrivant la décevante attente d'un génie sauveur, qui surmonterait toutes les difficultés de l'heure présente, elles demandent à la collaboration de toutes les bonnes volontés de résoudre la Question maritime.

*
* *

Orientées dans ce sens, les études maritimes deviennent, à la fois, fécondes et captivantes. Elles fournissent la matière de raisonnements d'une rigueur mathématique ; les possibilités, qui s'en dégagent, justifient une confiance absolue dans l'avenir de notre Marine et de notre pays. En s'adonnant à ces questions, plusieurs de nos camarades éprouveront, peut-être, un regret qui nous hante : ils souffriront de se sentir impuissants à créer les termes lumineux qui pourraient, seuls, bien traduire les évidences dont ils seront éblouis. Mais, sachant que les hommes de bonne foi abondent dans notre pays, sachant aussi que les talents y sont nombreux, ils oseront quand

même parler. Une réconfortante pensée, puisée dans leurs réflexions, les soutiendra toujours : avec une égale passion, sous des vocables différents et par des voies diverses, nombre de Français, qui croient être des adversaires irréductibles, servent un même idéal : paix, prospérité matérielle et grandeur morale de la France.

CHAPITRE II

POLITIQUE NAVALE DE L'ANGLETERRE

La France est une grande puissance maritime ; elle se classe au second rang au point de vue colonial ; sa position géographique est particulièrement menaçante pour l'Angleterre : depuis des siècles l'Angleterre a toujours préparé la guerre contre la France. Le bon sens impose cette conclusion ; toute la politique navale de l'Angleterre l'accuse. Et pourtant nous n'avons jamais été persuadés que les arguments qui guident l'Angleterre devraient, aussi, dicter notre conduite.

En janvier 1906, il paraît tout à fait choquant d'envisager l'éventualité d'une guerre avec l'Angleterre. Pour réagir contre cette impression, il est prudent de montrer, tout d'abord, que l'idée n'est pas déraisonnable ; à la réflexion, les pages suivantes prouveront, je pense, qu'elle est rationnelle. La loyauté et la vitalité de l'entente cordiale sont, actuellement, au-dessus de toute discussion, mais personne ne sait encore ce que deviendra la situation mondiale vers 1930 : en affirmant le maintien indéfini de l'entente

cordiale, on n'hésiterait, pourtant, pas à garantir que les causes qui l'ont fait naître subsisteront toujours et qu'aucun changement ne pourra jamais ni les contre-balancer, ni les annihiler. Voilà qui serait risqué ! On conçoit bien la possibilité d'apprécier l'évolution technique d'une marine, pendant le prochain quart de siècle; mais, il paraît déjà beaucoup plus difficile d'entrevoir l'évolution générale d'un pays quelconque, au cours de la même période, et, pour définir celle du monde entier, il faudrait, tout simplement, s'octroyer le don de prophétiser. Plus sagement, on s'en tiendra à l'examen d'un petit nombre de souvenirs et d'hypothèses beaucoup plus terre à terre.

Supposons que, d'un côté ou de l'autre du détroit, les préoccupations coloniales priment aux yeux du gouvernement les intérêts européens : cela s'est vu, cela peut se revoir, et du coup l'entente cordiale s'évanouit. En serait-il autrement que toute l'histoire contemporaine, et celle de l'Angleterre en particulier, prouvent combien l'amitié des peuples forts est plus prisée que celle des autres : traitant de pair à égal, on finit toujours par s'entendre ; dans le cas contraire, on se bat. Nous le savons d'ailleurs par expérience : la politique de la Régence et de Louis XV a fait de nous, d'abord la vassale, puis l'ennemie de l'Angleterre. C'est à cela et à d'autres faits encore qu'il faut penser pour avoir une bonne politique navale.

Avec son admirable sens pratique, l'Angleterre n'y a pas manqué : très sincèrement, elle pratique aujourd'hui l'entente cordiale ; mais ignorant le mystère de l'avenir, elle s'est mise en garde contre des bouleversements toujours possibles. Et elle a eu mille fois raison : en marine surtout, gouverner c'est prévoir. Cette vérité a, jusqu'à présent, fait la force de la Marine anglaise et la faiblesse de la nôtre : respecterons-nous toujours une tradition nationale aussi vieille que néfaste ?

Notre aberration, déjà curieuse d'après les enseignements de l'histoire, est devenue invraisemblable du jour où, nous lançant dans la politique coloniale, nous faisions surgir de multiples causes de conflit. A ce moment même, l'éventualité d'une lutte contre une Allemagne, qui nous avait encouragés à dépenser notre activité au loin, devint la base immuable de nos programmes de constructions neuves. Que les diplomates n'aient pas entrevu l'inéluctable conséquence de notre expansion coloniale, voilà, certes, de quoi surprendre les historiens de l'avenir. Mais leur étonnement se transformera en stupeur, lorsqu'ils constateront que les marins se sont, également, mépris sur l'orientation à donner à notre politique navale. Ces derniers ont, pourtant, une excuse : la nécessité d'un État-major général permanent n'avait pas encore été reconnue en France. Un ministre civil fut plus perspicace que ses prédécesseurs : son

initiative fit la première brèche dans un édifice suranné, dont la démolition progresse heureusement chaque jour.

Créé en 1888, notre État-major général fut complètement constitué en 1894. Jusqu'à cette époque, la Marine française eut le droit d'ignorer la politique navale de l'Angleterre et elle en usa : les votes de l'Imperial Defence act de 1888 et du Naval Defence acte de 1889 la laissèrent indifférente. Il n'était que temps d'aviser, en 1894, lorsqu'on vit l'Angleterre adopter le programme Spencer et accroître brusquement son budget naval de 52 millions de francs, aussitôt après les événements qui avaient rendue très probable l'hypothèse d'une alliance franco-russe. La Marine française n'y prêta aucune attention. Préparant, toujours, la guerre contre l'Allemagne et inquiète des progrès de la Marine italienne, elle ne s'aperçut pas davantage que la consécration de l'alliance franco-russe avait sa répercussion outre-Manche. Une augmentation de budget de 78 millions aurait pu nous suggérer quelques salutaires réflexions : il était écrit que nous ne comprendrions pas, avant 1898, la signification de ces chiffres pourtant éloquents.

L'entente cordiale aidant, l'alerte de Fachoda est, d'ailleurs, à peu près oubliée aujourd'hui. Cet avertissement a été, dès l'origine, dédaigné par certains ; d'autres y virent un inépuisable thème de protesta-

tions aussi enflammées qu'inoffensives contre l'Angleterre : il eût été, vraiment, plus sérieux d'en dégager la morale et de s'efforcer de la retenir. Nous avons eu la sagesse de céder sur une question secondaire, mais, nous ne pourrions agir de même, si les intérêts vitaux de la France se trouvaient en jeu. En 1904, nous avons vu l'Angleterre dépenser pour la Marine sensiblement autant que l'Allemagne, les États-Unis et la France réunis : il est prudent de songer à notre empire africain dont le sort dépend, aujourd'hui comme hier, de la valeur de notre flotte.

Encore impuissants à déterminer notre politique navale, les événements de 1898 eurent, du moins, l'avantage de convaincre l'Angleterre de nos intentions pacifiques. Ses hommes d'État, dont l'horizon cessait d'être masqué par le mirage d'une guerre imminente avec la France, constatèrent alors que l'Allemagne ne se contentait plus de défendre son littoral. Rivale redoutable sur le terrain économique, elle prétendait, en outre, se pourvoir d'une marine assez puissante pour imposer partout le respect de ses droits. L'Angleterre entend les déclarations, d'ailleurs très nettes, de l'Amiral Tirpitz et sa politique navale s'en ressent aussitôt.

Il ne s'agit plus de s'occuper exclusivement de la Duplice ; il faut, aussi, se préparer à combattre l'Allemagne, soit au terme d'une guerre avec la Duplice, soit, même, à un moment quelconque : le budget

naval anglais s'élève de 594 millions, en 1898, à 665 millions en 1899. Dès l'année suivante, la loi du sexennat se complète par des dispositions encore plus inquiétantes : les dépenses maritimes de l'Angleterre atteignent 756 millions en 1900. Ultérieurement, pour la même cause, ce budget a grossi jusqu'en 1904. La nécessité de ménager les ressources de l'État, fort éprouvées par les conséquences directes et indirectes de la guerre du Transvaal, a provoqué depuis une réaction apparente. En réalité, l'année 1905 marque un simple temps d'arrêt : pour interpréter autrement le fléchissement des dépenses navales, il faudrait négliger, à la fois, l'avance considérable déjà prise par l'Angleterre et l'application de réformes garantissant une meilleure utilisation des crédits maritimes.

En voyant l'Angleterre se préparer ostensiblement à combattre l'Allemagne, on se dira peut-être que le souci de vivre en paix avec nous a modifié du tout au tout sa politique navale. Cette idée est fort répandue en France ; elle est, aussi, absolument fausse et très dangereuse pour nous.

Contrairement à nous, les Anglais ont le sentiment des réalités. Pour eux, les traités sont transitoires, les rivalités naturelles permanentes. Au langage acerbe de 1898, ils ont substitué, sans le moindre effort et en toute loyauté, les bonnes paroles de 1904 : en 1898, ils pratiquaient une politique extérieure à très courtes vues ; en 1904, ils ont pris conscience

de leurs véritables intérêts. Ils n'ont pourtant pas oublié que la position géographique et la puissance coloniale de la France étaient les mêmes aujourd'hui qu'hier : de là quelques précautions. Sous le délicieux prétexte de sauvegarder la neutralité du canal de Gibraltar, l'Angleterre s'est réservé le monopole d'y avoir une place forte. Les dispositions surannées du traité d'Utrecht sont désormais abrogées, mais il n'a jamais été question d'annuler l'article, non moins suranné, du traité de Paris nous interdisant de fortifier Saint-Pierre et Miquelon, point d'aboutissement de nos câbles américains : les visées pacifiques de l'entente cordiale ne comportaient évidemment pas un tel changement.

La nouvelle politique n'empêchait pas, toutefois, de procéder à la mobilisation permanente de la flotte anglaise et de la répartir de manière à nous opposer, à tous moments, les deux seules escadres qui pouvaient être détachées dans la Méditerranée, sans compromettre la sécurité de la métropole vis-à-vis de l'Allemagne. Non moins naturellement, les besoins de la défense ont imposé à l'Angleterre la pénible nécessité de se pourvoir d'un grand nombre de croiseurs cuirassés, dont la construction devient incompréhensible, dès qu'on fait abstraction de la flotte française.

Si, récusant d'abord l'histoire, on nie encore des faits qui datent d'hier, il est permis de dire que notre

politique navale ne doit pas être dictée par la prévision d'une guerre contre l'Angleterre. Dans le cas contraire, notre très sincère et non moins légitime désir d'entente cordiale ne saurait nous faire oublier la raison d'être d'une marine française. Si nous laissions péricliter notre armement naval, l'entente cordiale ne serait maintenue qu'au prix de capitulations incessantes, jusqu'au jour où une demande impossible provoquerait son effondrement. Si les impérialistes anglais comprennent les graves dangers qu'une guerre avec la France ferait courir à leur pays, la paix sera établie sur des bases solides. Cela vaut bien quelques millions.

Sans cesser de parer aux besoins momentanés, la politique navale de l'Angleterre n'oublie jamais son objectif primordial. Cette unité de vues est de tous points admirable ; nous ne saurions mieux faire que de nous en inspirer.

Au surplus, l'exemple tout récent de la Russie ne nous permet pas d'ignorer l'impossibilité de changer l'objectif d'une politique navale, du jour au lendemain : se prémunir contre le danger le plus redoutable est, donc, une loi permanente. Et s'il est parfaitement clair que les raisons mêmes qui firent de l'Angleterre l'implacable adversaire de Napoléon l'obligeraient à lutter, avec nous et sans merci, contre toute tentative d'hégémonie européenne, — il est non moins certain qu'une flotte, constituée en prévision d'une guerre

contre l'Angleterre, répond de mieux en mieux aux besoins d'une guerre contre l'Allemagne.

*
* *

La traditionnelle Angleterre nous donne un autre exemple excellent : dans l'espace de trois ans, elle a radicalement transformé l'organisation et l'instruction de son personnel. Pour opérer cette révolution, à laquelle le nom de Lord Selborne restera impérissablement attaché, l'Angleterre a souvent pris modèle sur l'Allemagne. Ainsi renseignée, elle a cessé de négliger plusieurs besoins modernes, dont elle ignorerait même l'existence, si elle s'était contentée d'étudier son glorieux passé. Malheureusement pour l'Angleterre, cet esprit scientifique n'a pas pénétré dans le domaine du matériel. La règle qu'elle a obstinément appliquée est des plus simples, mais théoriquement insoutenable et très onéreuse par surcroît : répondre à la construction d'un bâtiment français quelconque par la mise en chantiers de deux ou trois bâtiments anglais du même type et d'un tonnage plus élevé, c'est-à-dire plus puissants, toutes choses égales d'ailleurs. C'est du pur empirisme. Il conduit souvent à de véritables gaspillages d'argent ; il ne fournit parfois que des solutions inacceptables.

Cette observation n'implique certes pas l'idée que la flotte anglaise serait hors d'état d'entrer en lutte

avec une coalition des deux plus grandes marines : en pareil cas, l'Angleterre bénéficierait de l'unité de commandement et à cette unité, déjà si précieuse, s'ajouteraient encore les remarquables simplicité et homogénéité de ses bâtiments. La critique n'en subsiste pas moins. Elle autorise à admettre qu'il était possible d'atteindre le même résultat au prix de dépenses moindres : la règle anglaise n'est pas à recommander. On en doute parfois chez nous et c'est fâcheux.

Les progrès réalisés par la Marine anglaise, au point de vue de la flotte construite, et la médiocrité de ses conceptions, en ce qui concerne la flotte en construction, constituent un contraste saisissant. Il n'est pas sans intérêt d'en rechercher la cause.

Une confiance aveugle dans la valeur des méthodes empiriques est, certes, le travers le plus fâcheux de nos voisins. Mais, s'il explique leur impuissance à innover, il ne justifie pas l'opposition qui nous frappe. C'est à la Marine anglaise elle-même qu'il faut en demander l'explication. Son Conseil d'Amirauté nous la fournit. On y trouve des civils, ayant en général une grande pratique des affaires publiques ou [illegible]
vées : ils sont préparés à intervenir, effi[illegible]
dans les questions de [illegible]
d'administration, dont [illegible]
que du bon sens et [illegible]
l'industrie mode[illegible]

de marine qui, par la force des
les affaires vraiment techniques :
officiellement plus éclectique,
rieure, dans chaque branche,
droit d'exiger d'un bon gradé.
sances si réduites, les officiers
du Conseil d'Amirauté, ne
d'exercer la direction effective
flotte en construction. Il y a là
cipe des plus graves.

Cela ne veut pas dire que les
à dédaigner, loin de là. Si leur
est notoirement insuffisante,
sont l'objet tend, du moins,
marins. Et comme, par tempéra
notions sur la guerre, — admet
porte ni des manœuvres de
rendus indécis par le souci
matériel, mais bien des actions
à fond, — nos vainqueurs
jours les maîtresses
de leurs ourd'hui on
ivre vre
de lui ent
loit

en
ne

Naguère encore, notre Marine ne s'intéressait qu'à la manœuvre. Telle est l'origine d'une défaveur des postes à terre, parfois poussée jusqu'au paradoxe. Nous avons toujours eu des commandants et des chefs de station ou de division vivant, en réalité, à terre; mais leur pavillon flotte sur un bâtiment quelconque — généralement un ponton — et cela seul leur assure le bénéfice du service à la mer. Le commandement du *Borda* et les fonctions de major général permettent, à très juste titre, de réunir les conditions requises pour passer au grade supérieur ; mais le directeur de l'École supérieure de marine et le chef d'État-major général occupent des postes qu'ils doivent quitter au plus tôt, s'ils ne veulent pas nuire à leur carrière. Ces anomalies respectent l'ancien état d'âme maritime : sauf pour les majors généraux, le passé nous vaut d'admettre encore qu'un embarquement fictif constitue un titre d'avancement qu'aucun poste à terre ne saurait octroyer.

Par réaction, et la complexité des bâtiments modernes aidant, certains croient maintenant que l'érudition répond à tout. Le savoir joue à coup sûr un rôle prépondérant dans la préparation de la guerre; lorsqu'elle est engagée, il sert beaucoup moins; à leur tour, les qualités anglaises priment toutes les autres. Rien, d'ailleurs, n'interdit le cumul.

Souhaitons donc que notre instruction, déjà très supérieure à celle des Anglais, le devienne encore

davantage ; souhaitons, non moins ardemment, qu'une réglementation convenable nous fournisse aussi des commandants qui soient, tous, des marins. Ainsi outillés et très conscients de nos devoirs envers la Nation armée, nous n'aurons plus qu'à développer en nous une vertu capitale : par la maîtrise de soi-même, par ses paroles et ses actes, tout officier doit tenir à honneur d'être un professeur de volonté.

* * *

Assez mal avisée dans le domaine matériel, l'Angleterre a, par contre, réalisé le joli tour de force d'inculquer à ses ennemis éventuels les idées les plus contraires à leurs intérêts. Un prodigieux succès a couronné sa propagande en faveur d'une doctrine de la guerre navale que l'on peut résumer en deux propositions. N'ayant pas recours au service obligatoire, l'Angleterre est logiquement conduite à prendre des mesures assurant, avant toute mobilisation, l'armement complet de sa flotte : il est donc tout à fait régulier de se livrer à des hostilités sans déclaration de guerre préalable. L'Angleterre a besoin pour vivre que ses relations avec le reste du monde ne soient jamais interrompues : la guerre industrielle ne doit donc pouvoir produire aucun effet sérieux.

Le premier principe a toujours été combattu en France. L'Angleterre n'en a cure : l'application ne

dépend que d'elle. Bien mieux, elle a d'excellents motifs d'applaudir à cette réprobation : jugeant le procédé barbare, nous nous soucions peu de nous mettre en garde contre lui. Nous prenons de très naturelles précautions pour interdire l'accès de nos ports militaires en temps de guerre, mais nous oublions que c'est avant, et non après la déclaration de guerre, qu'ils ont à redouter les plus désastreuses visites. L'histoire maritime devrait pourtant nous convaincre qu'il ne suffit pas de protester contre une coutume traditionnelle pour ne pas avoir à la redouter. Prenant, à cet égard, des précautions insuffisantes, nous octroyons à l'Angleterre un premier et formidable avantage ; notre culte de la propriété privée lui en procure un second. Mais cela ne nous émeut plus.

Tout dernièrement, la guerre industrielle inspirait une telle confiance que la plupart de ses très nombreux partisans jugeaient superflu de se demander comment on pourrait la faire ? Aujourd'hui, la mode est changée. Ce revirement complet a un avantage certain : on ne conteste guère plus l'évidente et impérieuse nécessité de faire porter, plusieurs années durant, notre effort financier sur les cuirassés, les sous-marins offensifs et les contre-torpilleurs. Par contre, la défaveur de la guerre industrielle tend à répandre l'illusion que la prochaine conférence de la Haye traitera des questions de Droit international dépourvues de tout intérêt pour nous. L'inconvénient est grave.

Il se peut que des difficultés pratiques, nées d'une préparation insuffisante et d'une réglementation vicieuse, empêchent, à un moment donné, de se livrer utilement à la guerre industrielle, — et telle est, à notre avis, la vérité actuelle; — il ne nous paraît aucunement prouvé que cette situation soit immuable. Chacun connaît certain axiome militaire : une place investie est plus ou moins tôt condamnée à capituler. Ne serait-ce pas le cas de l'Angleterre, si le Droit international n'entravait pas la guerre industrielle au large et permettait aux sous-marins de la reporter sur le littoral? Sur quoi se base-t-on pour décréter que les impossibilités actuelles ne disparaîtront jamais? Constatant que les intérêts de toutes les puissances continentales sont, au point de vue du Droit international, identiques et diamétralement opposés à ceux de toutes les puissances insulaires, on peut, sans absurdité, douter que ce fait capital soit toujours méconnu.

La négation de la guerre industrielle a le mérite d'aboutir à une solution extrêmement simple du problème maritime : constituer des escadres, sinon égales, du moins comparables à celles de l'Angleterre. Rien de plus facile sur le papier; il est plus malaisé de dénicher les centaines de millions nécessaires à la réalisation de ce mirifique programme.

Qu'on trouve ou non l'argent nécessaire, son rôle a un résultat certain : l'éventualité d'une guerre navale contre l'adversaire le plus dangereux et la

judicieuse appréciation des pertes que sa victoire pourrait infliger déterminent, partout, la part des recettes générales qu'il convient logiquement de consacrer aux dépenses maritimes. Bien ou mal, cette part est universellement fixée par le gouvernement; en tout état de cause, le budget naval a toujours une valeur connue et sa limite pratique varie, forcément, beaucoup d'un pays à l'autre. Cette constatation précise les données du problème que toutes les marines de guerre ont à résoudre : elles doivent utiliser pour le mieux les crédits affectés à la défense navale; elles peuvent faire varier l'emploi, mais non le total de leurs ressources. Pour une marine quelconque, la limite pratique des dépenses maritimes, compatibles avec les autres besoins vitaux tranche, d'autre part, une question de principe : est-il ou n'est-il pas matériellement possible d'imposer sa volonté à tel ou tel adversaire éventuel en recourant à la seule guerre d'escadre ?

Dans le cas particulier de l'Angleterre et de la France, nombre de Français opinent pour la négative. La guerre industrielle leur paraît être l'unique moyen de compenser une infériorité initiale, non moins grande qu'inévitable, par l'intervention du facteur *temps*, dont l'effet, relativement faible pour nous, serait considérable pour l'Angleterre, si nous réussissions à gêner réellement son commerce et alors seulement. Erronée jadis, cette idée, instinctive en France de

tout temps, est devenue logique aujourd'hui. En deux mots, voici pourquoi : grande commerçante déjà, mais encore très petite industrielle, l'Angleterre du XVIII[e] siècle pouvait nourrir ses dix à douze millions d'habitants ; l'Angleterre du XX[e] siècle n'a plus d'agriculture, sa population dépasse quarante millions, sa puissance industrielle est très considérable. On ne saurait raisonnablement chercher ailleurs l'explication de l'engouement de notre pays pour une méthode de guerre beaucoup moins rationnelle et singulièrement plus complexe que la guerre d'escadre. Les défauts de la guerre industrielle sont tellement visibles qu'il faudrait être frappé de cécité pour les méconnaître ; il serait non moins difficile de contester le caractère expéditif de la guerre d'escadre.

Devant attaquer des ports coloniaux médiocrement défendus et les croiseurs ennemis plus faibles qu'eux, jusqu'au jour où des forces supérieures les détruiront à leur tour, les bâtiments affectés à la guerre industrielle se battront souvent ; mais, entre temps, ils auront autre chose à faire : pourchasser les bâtiments de commerce ennemis. Pour des escadres, la bataille est au contraire l'unique moyen de se départir d'un rôle purement passif. Le plus faible des deux adversaires ne saurait, en effet, entreprendre contre le littoral ennemi des opérations sans portée, et, pourtant, toujours dangereuses pour l'assaillant. Chacun sait en outre, que, pour effectuer un débarquement effi-

cace, l'envahisseur doit préalablement annihiler les escadres capables de lui enlever la maîtrise de la mer. Le plus fort des adversaires a, d'autre part, le très légitime désir de s'assurer la victoire au plus tôt. De ces faits découlent des conséquences intéressantes : l'escadre la plus faible n'aura pas besoin de chercher longtemps la flotte ennemie pour la trouver; dans une guerre européenne les batailles navales se livreront non loin du littoral des belligérants.

L'histoire conclut, d'ailleurs, comme le raisonnement : les escadres anglaises n'ont jamais songé à se dérober aux nôtres; la perte de nos colonies a toujours été la sanction de notre impuissance dans les eaux européennes. Et, s'il en est ainsi, comment lutter contre l'Angleterre avec le concours exclusif de nos escadres? Observerions-nous une attitude passive? Mais, alors, l'état de guerre serait pratiquement inexistant pour notre adversaire qui peut, à tous moments, mobiliser sa flotte sans faire appel aux réserves, c'est-à-dire sans troubler la vie économique du pays. Au surplus, l'histoire nous apprend que les peuples assez déprimés pour substituer la défensive à l'offensive sont voués à une défaite complète et honteuse. Nos escadres devront donc sortir de nos ports. Rien ne leur interdit d'escompter le succès, si elles ont été antérieurement concentrées dans l'unique mer dont la défense serait pour nous une nécessité vitale.

Est-ce à dire que nos escadres pourraient nous garantir la maîtrise de la Méditerranée et par surcroît opérer dans l'Océan ? Le projet de disputer l'empire de la mer à l'Angleterre est grandiose, à coup sûr, mais, si l'on consent à examiner la disproportion des forces navales, il devient évident que cette généralisation de la guerre d'escadre nous anéantirait dans le minimum de temps. Plus modestement, nous pourrions empêcher, par la force, de séparer la métropole de la France africaine et nous borner à gêner le commerce anglais dans les autres mers. Les conséquences de l'état de guerre seraient alors singulièrement graves pour l'Angleterre : son impuissance contre nos territoires métropolitain et africain nous permettrait de prolonger les hostilités et de lui causer ainsi des pertes qui dépasseraient de beaucoup la valeur de notre meilleure colonie.

A une époque où la guerre revêt un caractère exclusivement économique, la question du prix de revient d'une conquête coloniale ne nous paraît pas négligeable. Il y a là matière à salutaires réflexions pour les impérialistes qui, en Angleterre comme ailleurs, ont toujours l'ultimatum facile. En les délivrant de tout souci au sujet de la propriété privée, nous les encouragerions vraiment par trop à affirmer leur tempérament combatif. Il est permis de se demander comment l'unique perspective de livrer des batailles navales pourrait dissuader l'Angleterre d'acquérir un

nouveau marché à nos dépens, si, par suite d'un bouleversement dans la politique mondiale créée par les événements 1904-1905, ses intérêts cessaient d'être solidaires des nôtres? Et c'est pour cela que nous jugeons nécessaire de travailler à rendre aussi productive que possible une guerre industrielle, dont on conteste, d'ailleurs, beaucoup moins le principe que l'efficacité.

Le problème serait très simplifié si nous n'avions pas à nous inquiéter du Droit international. Mais, pour le prétendre, il faudrait méconnaître le souci traditionnel de la France de respecter ses engagements et ignorer combien nous avons ainsi accru la personnalité morale que notre pays doit à son rôle de semeur d'idées humanitaires. Porter atteinte à notre réputation, en recourant à des procédés que nous avons toujours réprouvés, serait nous nuire, même matériellement. La nécessité pratique de ménager les neutres conduit à une conclusion identique. Personne, sans doute, n'embrasserait d'un cœur joyeux la perspective d'une coalition de plusieurs puissances avec l'Angleterre, au cas où cette dernière nous aurait contraint à la combattre : c'est à cela, pourtant, que tendrait l'usage de droits régaliens vis-à-vis des neutres, ou, ce qui revient au même, la négation du Droit international.

Sans insister davantage, on peut affirmer que nous devons respecter le Droit international. Mais, préci-

sément à cause de cela, il nous importerait beaucoup que ses prescriptions ne soient pas, sans raison valable, opposées à nos intérêts. Quelques observations permettront de saisir combien le Droit international actuel nous est défavorable.

*
* *

Le respect de la marchandise neutre, sous pavillon ennemi, est un premier obstacle à l'emploi de la guerre industrielle. Cette règle du traité de Paris ne cause aucune gêne si tout le chargement est neutre; il n'en est pas de même s'il appartient, partie à des neutres, partie au belligérant. En pareil cas, — et ce sera le cas général, — un commandant de croiseur se tirerait d'embarras en ramenant la prise dans l'un de ses ports : il serait facile d'y faire le triage des marchandises saisissables ou non. Agissant ainsi, le capteur recueillerait, au surplus, les félicitations de tous les Anglais : pendant la guerre russo-japonaise, la presse d'outre-Manche nous a appris que cette procédure était la seule légale. Ces deux avantages sont considérables, à coup sûr; un inconvénient, non moins considérable, a le tort de les compenser. Quand on pratique la guerre industrielle, c'est, sans nul doute, avec l'intention bien arrêtée de la rendre fructueuse : il faut par suite rejeter, si possible, toute règle qui, d'avance, annihilerait ses effets.

L'interdiction de détruire les prises est l'une de ces règles. Elle conduirait à opter entre deux solutions : diriger isolément les bâtiments capturés vers un port français, en escomptant que ces prises ne rencontreraient aucun croiseur anglais, en cours de route, ou les convoyer à destination. Cette dernière manière de faire serait possible si l'on avait capturé un paquebot, mais cela ne se produira pas. La plupart des paquebots auront été mobilisés ; au point de vue du ravitaillement du pays, le rôle des autres sera pratiquement nul, comme en temps de paix ; l'impossibilité d'évacuer le nombreux personnel des paquebots les met, d'ailleurs, hors de cause : la guerre industrielle vise et ne peut viser que des cargos, c'est-à-dire des bâtiments à faible vitesse. Une division de croiseurs qui s'amuserait à les escorter, garantirait aux croiseurs lancés à sa poursuite les plus sérieuses chances de l'atteindre : son jeu réussirait une fois peut-être et c'est tout. Comme la première méthode, la seconde assurerait l'inefficacité absolue de la guerre industrielle.

C'est, donc, avec raison que nos règlements admettent la destruction des prises en cas de force majeure, — ce qui revient pratiquement à l'autoriser toujours. Leur application nous oblige, qu'on le veuille ou non, à revenir, à très peu près et toutes réserves faites pour la contrebande de guerre, à l'ancien principe français : le pavillon couvre et

confisque la marchandise. Cette règle n'est pas de nature à déplaire aux neutres; elle provoquerait un monopole du transit, non moins avantageux pour eux qu'inquiétant pour l'avenir de l'Angleterre.

Il est difficile de croire que l'on s'aliénerait toutes les puissances en leur notifiant, dès le début d'une guerre, l'intention d'atténuer le Droit international à leur profit. La règle du pavillon donnerait aux neutres la précieuse certitude de pouvoir commercer, en toute sécurité, sous tous les pavillons, ceux des belligérants exceptés : comment admettre qu'ils seraient tentés de confier leurs marchandises à des bâtiments que la législation actuelle autorise à retarder et même à détruire au besoin? On ne saurait trop insister sur la corrélation absolue des deux principes énoncés : destruction systématique des bâtiments de nationalité ennemie; immunité systématique des bâtiments de nationalité neutre — exception faite, toutefois, pour ceux qui transportent de la contrebande de guerre. C'est à cela et à cela seulement que la guerre industrielle doit de ne pas être une utopie.

La raison dit que cette guerre est possible; elle dit aussi qu'elle est légitime. Actuellement, aucun marin de bonne foi ne saurait contester l'impossibilité pratique de ramener les prises dans les ports du capteur. L'inconvénient serait minime si les anciennes règles de neutralité avaient été maintenues. Mais, de restrictions en restrictions, les ports neutres sont

aujourd'hui interdits aux prises. Ce nouvel état de fait soulève un point de droit : peut-on attribuer moins de valeur à l'esprit qu'à la lettre d'une entente internationale interdisant la destruction de la propriété neutre sous pavillon ennemi? En 1856, la Déclaration de Paris a eu pour but de réglementer la guerre industrielle : doit-on lui faire dire que la guerre industrielle est désormais supprimée?

Jusqu'à ce jour, l'Angleterre a, du reste, admis la destruction des prises; elle ne saurait trouver mauvais que nous pensions de même. Sa jurisprudence, toujours inspirée par un esprit très pratique, nous fournit d'autres modèles. C'est ainsi, par exemple, qu'elle n'assure pas, comme la nôtre, l'impunité des forceurs de blocus non récidivistes. C'est ainsi encore que nous avons la naïveté d'établir une distinction entre les marchandises adressées à un gouvernement ennemi ou à des neutres habitant un pays ennemi. Plus rationnelle, la jurisprudence anglaise répute saisissable toute contrebande destinée à un port de l'ennemi. Il importe, en effet, fort peu que le destinataire officiel soit neutre : c'est un commerçant ou un entrepositaire; en fin de compte, c'est le pays ennemi lui-même qui bénéficiera de cette contrebande de guerre.

Toute cette discussion se résume dans un dilemme ne comportant aucun échappatoire. Pratiquer la guerre industrielle comme nous l'avons indiqué : elle devient alors possible, fructueuse même, si elle a été minu-

tieusement préparée ; conserver notre jurisprudence en matière de blocus et de contrebande, en décidant, par surcroît, que pour la destruction des prises, le cas de force majeure ne saurait être systématiquement invoqué, quoique toujours réel : la guerre industrielle devient, en pareil cas, matériellement impossible et il faudrait être insensé pour construire un seul bâtiment en vue de cette méthode de guerre. Le culte de la propriété privée et l'idée de pratiquer la guerre industrielle sont inconciliables : il faut absolument choisir et agir en conséquence.

* * *

Ayant vu ce qui paraît être légitime dans l'état actuel du Droit international, il est naturel de se demander si des outils de guerre, aujourd'hui inutilisables, ne pourraient pas demain concourir à la guerre industrielle. Cet examen laisse entrevoir la possibilité de deux changements. L'un concernant les torpilleurs est d'un intérêt pratique si faible qu'il n'y a pas lieu d'en parler ici. Il n'en va pas de même de l'autre, qui vise les sous-marins.

Cette arme serait très puissante si le Droit international prévoyait expressément son utilisation dans les blocus. Le principe posé par la Déclaration de Paris n'interdit pas de s'en servir : les sous-marins sont plus aptes que les sur-marins à maintenir des

blocus permanents et effectifs. Mais ils ne peuvent pas, comme les bâtiments ordinaires, prévenir les cargos de la nature de leur mission, ni arrêter les forceurs de blocus à coups de canon. On n'hésite pas à en déduire que ces restrictions proscrivent l'emploi des sous-marins. N'est-ce pas excessif? Jadis, plusieurs mois après une déclaration de blocus, la bonne foi des bâtiments essayant d'entrer dans un port bloqué était admissible, probable même ; aujourd'hui, quinze jours, un mois au plus après une déclaration de blocus, tous les vapeurs agiront en pleine connaissance de cause : n'y a-t-il pas là un fait matériel autorisant la suppression d'une nouvelle notification sur place ? Est-il, d'autre part, inconcevable qu'on découvre un procédé permettant aux sous-marins d'intimer aux bâtiments de commerce la défense de continuer leur route ? En droit naturel, rien ne paraît s'opposer à l'usage des sous-marins dans les blocus, surtout si l'on admet — et cette éventualité est déclarée licite par d'éminents jurisconsultes — que les belligérants ont le droit réciproque de parsemer les eaux territoriales de mines sous-marines.

On ne saurait, raisonnablement, demander à la Déclaration de Paris de nous éclairer sur le mode d'emploi d'armes qui n'existaient pas au moment de sa promulgation ; en cela, comme en tout, des besoins nouveaux doivent provoquer des lois nouvelles. La guerre d'escadre exige uniquement des hécatombes humaines ; la

guerre industrielle vise surtout la destruction des ressources matérielles de l'ennemi : ceci est-il plus sacré que cela ? Est-il moral, au surplus, d'annihiler l'ingéniosité des faibles et de vouloir leur enlever tout moyen de mettre en défaut l'inique adage : La force prime le droit ?

L'utilisation des sous-marins dans les blocus se heurte, à coup sûr, à de multiples difficultés ; elles ne paraissent pourtant pas insurmontables et nous avons un intérêt puissant à les vaincre. Le problème qui s'impose à notre attention n'a rien de chimérique. Il ne consiste pas à entourer l'Angleterre d'un infranchissable cordon de sous-marins ; il s'agit d'empêcher les bâtiments marchands de venir décharger leurs produits dans la douzaine de ports dont l'obstruction affamerait la population et l'industrie anglaises. Cette idée n'est barbare qu'en apparence : une garnison valeureuse sait supporter les plus cruelles privations ; un peuple tout entier signe la paix avant d'avoir vraiment enduré les affres de la faim. La possibilité de recourir à un moyen si énergique servirait la cause de la paix ; son emploi mettrait, au plus tôt, un terme à la guerre.

*
* *

N'ambitionnant aucune nouvelle conquête, nous ne saurions, sans folie, suivre la vertigineuse progression

des budgets maritimes de l'Angleterre ; nous munissant d'armes appropriées à une politique nettement pacifique, il importe beaucoup à notre sécurité de pouvoir en tirer un plein effet. Il n'est pas d'autre moyen, pour nous, de contre-balancer les avantages inouïs que la marine anglaise retirerait de son écrasante supériorité numérique, d'une offensive pratiquée avant toute déclaration de guerre et de l'ignorance où nous serons de ses mouvements.

Il y a là un point qui mérite d'être examiné de plus près. Les torpilleurs et les sous-marins sont des armes efficaces quand on connaît la position de l'ennemi : bloquées dans nos ports[1], nos forces navales seront, pour l'Angleterre, une proie facile à atteindre. Mais, pour découvrir un adversaire tenant la mer, ces petits bâtiments ne peuvent compter que sur le hasard. Tel sera l'unique auxiliaire de nos flottilles : toute l'histoire de la Marine anglaise et les

[1] Nous envisageons ici la déplorable situation inévitablement créée par la répartition actuelle de nos forces navales : une escadre du Nord d'une faiblesse ridicule vis-à-vis de la nouvelle escadre anglaise de la Manche ; une escadre du Midi très inférieure à la concentration des escadres anglaises de la Méditerranée et de l'Atlantique. Notre combinaison fait le jeu de l'Angleterre ; elle n'est pas moins favorable à l'Allemagne : dès maintenant nous aurions besoin de toutes nos forces pour combattre une flotte composée de 17 cuirassés, toujours armés, et pouvant être renforcée, dans les quarante-huit heures, par 8 garde-côtes ; disposant d'un bloc comparable à celui de l'Allemagne, nous adoptons une stratégie qui, à un miracle près, garantit la destruction successive de nos escadres du Nord et du Midi.

écrits des officiers de nos jours imposent cette affirmation. Renseignés sur nos mouvements par des bâtiments légers affectés au blocus immédiat de nos ports, les escadres anglaises attendront au large la sortie de nos divisions de croiseurs ou de nos escadres. Imitant leurs aînées, elles battront la mer et sauront résister à l'attraction des grands ports militaires sur les marines faibles. Ceci conduit à penser que, si nous étions actuellement dépourvus d'escadres, nos torpilleurs et sous-marins auraient bien rarement l'occasion d'entrer en lice; ceci fait ressortir aussi combien nous devrions souhaiter que les sous-marins aient le droit de concourir à la guerre industrielle.

*
* *

En signalant les conséquences de notre respect de la propriété privée, nous aurons peut-être expliqué pourquoi la guerre industrielle n'était ni une utopie, ni une ressource utilisable sans une préparation longue et difficile.

Pour établir que le Droit international actuel nous est préjudiciable, il aurait suffi de citer quelques extraits d'une conférence faite au Collège Naval de Greenwich. En voici la traduction. « C'est une question de vie ou de mort pour l'Angleterre d'empêcher toute modification dans le Droit international. Si les arguments ne suffisent pas à prouver que les vivres

ne sont pas contrebande de guerre, la force doit le faire. Si l'usage de la force était nécessaire, l'Angleterre ne serait pas seule. Au cas où, dans une guerre contre l'Allemagne ou la France, l'une de ces puissances voudrait saisir, en haute mer, un cargo américain chargé de vivres à destination de Liverpool, les États-Unis s'uniraient aussitôt à l'Angleterre. Cette certitude et la puissance de notre marine sont les principaux éléments de notre sécurité. »

Telles sont les idées de Sir R.-P. Lawrence, professeur de Droit international au Collège Naval de Greenwich[1]. Il s'inquiète peu de savoir si sa thèse a une réelle valeur juridique; pour lui, le recours éventuel à des coups de canon répond à toutes les objections : voilà qui est parler. Et non content de défendre le Droit international actuel, il ne craint pas de l'adapter « manu militari » aux commodités de la seule Angleterre. Il lui est tout à fait indifférent que les puissances n'aient jamais pu s'entendre sur la définition de la contrebande de guerre ; il ne s'embarrasse pas davantage du démenti que lui inflige la jurisprudence anglaise elle-même. A ses yeux, tout cela ne signifie rien. Autrefois l'Angleterre avait

[1] La personnalité de Sir R.-P. Lawrence et les rapports que sa situation l'amènent à entretenir avec les officiers anglais donnent à sa thèse une très grande valeur : c'est, pour nous, celle que le gouvernement anglais ne tardera pas à soutenir, si l'intérêt actuel de l'Angleterre lui fait perdre de vue le développement futur des escadres américaines.

intérêt à déclarer les vivres contrebande de guerre : il était légitime de les saisir ; aujourd'hui elle a besoin du concours des neutres pour se nourrir : les vivres deviennent intangibles. Ce raisonnement est si naturel chez un Anglais, qu'on ne saurait reprocher à Sir R.-P. Lawrence de l'avoir implicitement formulé.

Maintenant la discussion sur le même terrain que Sir R.-P. Lawrence il est, toutefois permis de se demander si les États-Unis feraient cause commune avec l'Angleterre[1]. Ils ont, certes, brillé dans le concert de violentes récriminations qui a empêché la Russie — maîtresse de toutes les mers, la Jaune exceptée — de gêner le ravitaillement de son dernier adversaire. Mais l'extension du trafic avec le Japon et l'illusion que l'idéal de ce pays est d'ouvrir, toutes grandes, les portes de la Chine aux Américains obligent à reconnaître que les intérêts des États-Unis n'ont pas

[1] Logiquement, cela nous paraît impossible et nous dirons pourquoi. En fait, il faut constater que, dès 1856, les Américains ont préconisé l'immunité de la propriété privée sur mer et que leur proposition de réunir à nouveau la conférence de la Haye, a pour but de l'assurer. C'est pour cela, sans doute, que l'initiative du président Roosevelt a été si hautement appréciée en France. Devançant les désirs des puissances disposées à consacrer le plus clair de leurs ressources à la constitution de flottes de guerre formidables, le congrès interparlementaire d'arbitrage international a, dans sa séance du 30 août 1905, préconisé l'interdiction des sous-marins et des torpilles. Cette motion *a été votée à l'unanimité !* Une fois de plus, les pacifistes ont affirmé leur idéal humanitaire, en réclamant le désarmement des puissances pacifiques au profit des puissances impérialistes.

pâti de leur doctrine. Prétendre qu'ils auront toujours avantage à empêcher la guerre industrielle serait inexact; certifier qu'ils n'hésiteront jamais à prendre les armes pour la défense d'une simple opinion, très controversée et variable avec les circonstances, même en Angleterre, est peut-être excessif. Les États-Unis ne prévoient pas, il est vrai, la prochaine éventualité d'une lutte avec l'Angleterre; ils sont cependant trop avisés pour la juger invraisemblable dans l'avenir. Cela se conçoit : la sollicitude éclairée de l'Angleterre et des États-Unis n'ayant pas encore porté tous ses fruits, trois rivaux économiques seulement se disputent les marchés mondiaux. L'élimination de l'un ferait, à coup sûr, les affaires des deux autres; à la sympathie et à des nuances près, le nom du disparu importerait peu aux États-Unis. A la lueur de cette notion arithmétique, on entrevoit de quel côté l'intérêt les ferait pencher en cas de guerre anglo-française.

La France ne les gêne en rien; elle ne pourra jamais les concurrencer; elle constitue un pont naturel pour l'écoulement de leurs produits dans l'Europe centrale : les États-Unis auraient vraiment tout à perdre à son affaiblissement au profit de l'un de leurs rivaux. Et, comme certains Américains commencent à se demander si une politique extérieure visant à régenter le monde entier n'est pas une chimère condamnée par l'histoire de tous les peuples, comme les deux Amé-

riques constituent à elles seules un domaine impérial immédiatement accessible et déjà immense, comme la conquête économique de l'Amérique du Sud risque de provoquer une guerre dans laquelle les États-Unis auraient grand bénéfice à déclarer légale la saisie de vivres,... comme toutes les considérations sont concordantes : les Américains feraient preuve d'un dévouement surhumain, en combattant la France dans l'unique but de s'immoler pour l'Angleterre.

Les États-Unis se résigneraient, sans doute, plus aisément à s'entendre avec l'Angleterre, si elle avait l'Allemagne pour l'adversaire. Mais, le jour où les deux pays prétendraient restreindre à jamais la définition de la contrebande de guerre, l'avenir de toutes les colonies se trouverait en jeu. Par cette répercussion, l'accord anglo-américain léserait gravement les intérêts des alliés naturels de l'Angleterre et présenterait plus d'inconvénients que d'avantages.

En bonne logique, des deux certitudes admises par Sir R.-P. Lawrence, une seule subsiste : la valeur de la Marine anglaise. Elle suffit largement. La perspective d'affronter la lutte contre une flotte si formidable garantit à l'Angleterre les bienfaits de la paix : l'histoire contemporaine en témoigne. Qui pourrait méconnaître la lumineuse leçon de choses que nous ont donnés les arbitrages de la mer de Behring et de l'Alaska, les traités successifs et contradictoires concernant le canal de Panama, l'arbitrage du Venezuela,

les guerres de Cuba, du Transvaal et Russo-japonaise ? Elle se résume en deux formules : la crainte de recevoir de mauvais coups impose toujours le recours à des discussions courtoises ; la désolante pensée d'en asséner de bons n'empêche jamais de déclarer la guerre[1]. Voilà pour le présent.

L'avenir est aux hommes de bonne volonté qui, de jour en jour plus conscients de leur solidarité, épargneront de plus en plus au monde le barbare spectacle des tueries gigantesques. La France s'honore grandement en voulant être le champion de cette paix humaine, qui n'exclut pas plus entre peuples qu'entre particuliers l'idée féconde et naturelle de lutter pour vivre mieux. Mais, pense-t-on que, si son impuissance ou même son affaiblissement lui interdisaient de parler haut et ferme, elle pourrait propager son idéal plus aisément ? Vivre est à la fois un besoin et la condition essentielle du succès de notre propagande. Et, pour vivre librement, il faut pouvoir combattre au besoin. N'est-ce pas, alors, servir la cause de l'humanité que s'efforcer d'accroître la puissance de nos moyens défensifs et l'efficacité de la guerre industrielle en particulier ?

[1] Parmi les exemples cités, il en est qui paraissent infirmer cette opinion ; mais ils la confirment en réalité : une supériorité navale écrasante peut être plus que compensée par d'autres infériorités ; par rapport aux États-Unis, l'Angleterre est une puissance faible et elle le sait : de là son inépuisable mansuétude.

Tenter de faire introduire quelques compléments indispensables dans le Droit international est très difficile aujourd'hui. Pris entre le désir de ne pas nuire à des alliés éventuels, mais certains, et l'obligation de réserver l'avenir, nous nous trouverons dans une situation très délicate à la prochaine conférence de la Haye. Il n'est vraiment pas simple d'imaginer un compromis entre les nécessités présentes et des solutions futures que le bon sens et l'équité paraissent imposer.

* * *

Jadis, on avait des armées permanentes qui décidaient de la victoire : pendant la lutte, les peuples poursuivaient leur paisible existence. On estime, aujourd'hui, qu'il serait monstrueux d'envoyer des hommes à la mort pour une cause futile ; on veut aussi que le pays tout entier concoure à la défense de ses intérêts vitaux. Dans cette dernière conception, les intérêts privés sont, absolument, sacrifiés à l'intérêt général : la vie du pays est paralysée ; toutes les forces vives de la Nation convergent : la victoire est le but.

Sur quoi peut-on se baser pour soutenir que la seule puissance, qui ne peut être atteinte que sur mer, doit jouir de l'exorbitant privilège de continuer sa vie normale en temps de guerre? N'est-ce pas

la tenter d'abuser de ce monopole pour déclarer la guerre au moindre différend? N'est-ce pas particulièrement dangereux quand il s'agit d'un pays doué, dans tous les temps, d'une mentalité telle que ses droits lui paraissent, dans tous les cas, supérieurs à ceux des autres? Tout en partageant notre sentiment, certains diront, peut-être, que ces questions n'ont aucun intérêt pratique. Il est pourtant permis d'affirmer le contraire : l'insularité de l'Angleterre est un fait indiscutable; mais son privilège, qui a résisté à la création des Nations armées, repose exclusivement sur la bonne volonté des puissances continentales. Cette faveur sera-t-elle éternelle? Personne ne le sait.

CHAPITRE III

POLITIQUE NAVALE DE L'ITALIE

La politique navale de l'Angleterre a toujours été purement nationale ; celle de l'Italie fut exclusivement gallophobe de 1873 à 1900. En sacrifiant des intérêts primordiaux à une inimitié, notre voisine fit preuve d'un manque de sens pratique dont elle n'est pas coutumière. Son aberration est étrange et, pourtant, facile à expliquer. Napoléon III avait réalisé une conception surprenante : contribuant à fonder l'unité italienne, il s'était astreint à priver le nouveau royaume de sa capitale naturelle. Dans l'esprit des Italiens, ceci a compensé cela : leur sentiment était légitime; nous avons mis du temps à le comprendre. A la chute de l'Empire, le gouvernement français admit à contre-cœur la prise de Rome par les Italiens. Sans songer à déclarer une nouvelle guerre pour les dépouiller de leur capitale, il approuvait les revendications du Vatican. Ces sympathies ne passèrent pas inaperçues ; l'Italie les crut menaçantes pour sa sécurité.

En 1873, l'amiral Saint-Bon traduisit officielle-

ment le sentiment public. Il déclara que la flotte de Lissa était bonne à vendre et que l'Italie avait besoin d'une tout autre marine. Le Parlement l'approuva. Des difficultés financières ne permirent cependant pas de donner suite au programme projeté : en fait, il était à peine ébauché en 1877. La démission du maréchal de Mac-Mahon parut, alors, devoir en ajourner indéfiniment l'exécution : l'Italie n'avait plus aucun motif de défiance vis-à-vis de nous. Son budget naval s'en ressentit : de 1878 à 1882, il ne varia guère. La conquête de la Tunisie clôtura brusquement une période d'accalmie, qui aurait à la fois grandi l'Italie et amené son entente avec la France.

*
* *

La mainmise sur une possession romaine si proche de la Sicile suscita une émotion considérable. Les Italiens y virent un danger pour le présent et surtout une intolérable atteinte à des droits imprescriptibles. C'était méconnaître la portée continentale de la politique coloniale inaugurée par la troisième République; c'était aussi prétendre que l'Hellespont et les colonnes d'Hercule étaient toujours les limites maritimes du monde civilisé; c'était encore tenir pour non avenue l'histoire de l'Europe et de la France, en particulier, depuis la chute de l'Empire romain. L'ancienne Gaule était devenue une France solidement consti-

depuis des siècles ; ses auteurs et les conquêtes éphémères de ses armées avaient répandu ses idées joué un grand rôle dans l'éclosion du monde moderne; avancée de l'Europe vers l'Amérique, elle occupait, entre les deux continents, la situation privilégiée que la nature avait réservée à l'Italie dans l'ancien monde ; en perçant le canal de Suez, elle avait ramené dans la Méditerranée le commerce mondial que les découvertes géographiques en avaient détourné..... La France devait, en un mot, à de longs et patients efforts, parfois bien servis par les circonstances, de pouvoir supporter un désastre sans déchoir de son rang de grande puissance et sans voir péricliter ses intérêts méditerranéens.

Les Italiens étaient trop surexcités pour faire ces constatations. Ils ne voulurent pas davantage reconnaître qu'une Tunisie, livrée à l'anarchie ou conquise par l'Italie, aurait constitué un danger permanent pour notre Algérie. La Rome antique avait régné sur les deux bassins de la Méditerranée; son héritière ne revendiquait plus que Carthage. Tout entière à son ressentiment, elle détourna les yeux de l'Orient : oubliant même le souvenir plus récent de Lissa, elle adhérait, en 1883, à l'alliance austro-allemande. Vers le même temps, moins officiellement mais non moins effectivement, elle liait, dans la Méditerranée, son sort à celui de l'Angleterre.

Forte de ces appuis, l'Italie aurait peut-être pu con-

cilier ses rêves de lutte contre la France avec la nécessité de ménager ses deniers. En fait, elle procéda ainsi jusqu'à l'avènement de Crispi. Mais alors un grand changement se produisit : la politique italienne était déjà gallophobe, elle devint en outre mégalomane. Le budget naval de 1887 accuse les tendances du nouveau gouvernement. L'accroissement du budget s'accentue encore en 1888 ; il atteint son apogée en 1889. L'année suivante, l'accumulation des déficits antérieurs met en évidence une vérité immuable : à moins de jouer tout l'avenir d'un pays sur le résultat d'une guerre, ses dépenses militaires et navales doivent être proportionnées à ses ressources. Les Japonais viennent de nous apprendre qu'une guerre admirablement préparée valait bien à leurs yeux un tel enjeu. On saura plus tard si le Japon doit se réjouir du succès apparent de ce coup de banque. Les Italiens jugèrent plus sage de n'en pas courir le risque. Crispi, lui-même, se résigna à restreindre, peu à peu les dépenses navales : en 1896, elles étaient sensiblement retombées au même niveau qu'en 1887. Renonçant à pratiquer une politique mégalomane, les successeurs de Crispi améliorèrent la situation de leur pays. Les pactes anciens n'en subsistèrent pas moins, dans toute leur rigueur. On en eut la preuve en 1898.

Au moment où des esprits clairvoyants envisageaient sans appréhension l'éventualité d'une guerre

que la France n'avait pas songé à préparer, la Méditerranée nous offrait deux spectacles également instructifs : la flotte italienne se mobilisait; l'escadre anglaise de la Manche avait, dès l'origine du conflit, rejoint celle de la Méditerranée. Quand la situation nous parut grave, les deux escadres anglaises étaient mouillées à petite distance l'une de l'autre et prêtes à combiner leur action : l'ingénieuse pensée de les combattre tour à tour, à armes presque égales, ne résistait pas à l'épreuve des faits; l'expérience donnait raison à l'amiral Aube.

N'entrevoyant pas la possibilité de réunir nos forces navales de la Méditerranée et de l'Océan, après la déclaration de guerre, l'amiral Aube voulait les concentrer en tout temps. Il préconisait la guerre d'escadre dans la Méditerranée, la guerre industrielle dans l'Atlantique, des opérations éventuelles sur le littoral dans la Manche. Cette conception n'infirme, en rien, le principe capital de la concentration : nous aurons toujours des cuirassés démodés, dont le rattachement permanent à notre principale escadre serait plus nuisible qu'utile et qui pourront, pourtant, rendre des services sur un théâtre secondaire d'opérations; la guerre industrielle est une diversion nécessaire pour convaincre le public anglais que l'état de guerre présente quelques inconvénients.

La solution de l'amiral Aube repose sur plusieurs faits indiscutables. Pour sa défense territoriale, dont la

flotte constitue le principal facteur, l'Angleterre doit, forcément, maintenir sur son littoral des forces incomparablement supérieures à celles que nous concentrerons dans le Nord. L'existence d'une grande marine allemande nécessite un accroissement de cette différence et réduit d'autant la disproportion des forces navales anglaises et françaises dans les autres parages. Si bien outillés que soient Malte et Gibraltar, ces points d'appui ne sauraient être comparés aux ports métropolitains et leurs ressources limitées enlèvent à l'Angleterre la possibilité d'utiliser en Méditerranée plus de deux escadres.....

Des rêveurs incorrigibles persistent pourtant à préconiser l'éparpillement de nos forces navales et à admettre que nous pourrons devancer l'offensive de l'Angleterre [1] ! Arguments et faits les ont, jusqu'à ce jour, si peu touchés que les affirmations d'un Lord civil de l'Amirauté les laisseront probablement indifférents. Le langage tenu par M. Lee, en janvier ou février 1905, est cependant conforme à tout ce que nous savons de l'organisation anglaise : « Si une guerre venait à être déclarée, la Marine anglaise

[1] Incidemment, nous avons déjà eu l'occasion de signaler que le maintien de deux escadres nous désarmait, à la fois, contre l'Angleterre et contre l'Allemagne. La politique navale de l'Italie nous amène encore à dire quelques mots sur le même sujet. Malgré l'évidence de nos observations, l'incroyable puissance de la tradition interdit de s'en tenir là : dans le Livre III, nous examinerons de plus près les inconvénients de la combinaison actuelle et l'impérieuse nécessité de concentrer nos forces navales.

frapperait la première, même avant que de l'autre côté on ait eu le temps de lire la déclaration de guerre dans les journaux. » Ce ne sont pas des mots, ce sont des réalités que nous ne devrions jamais oublier.

*
* *

La chute de Crispi n'avait pas amené l'abandon de sa politique extérieure. Il y avait pourtant quelque chose de changé : toujours réelle, l'hostilité italienne n'était plus agressive. La raison reprenait progressivement ses droits et suggérait des réflexions qui ne justifiaient guère la politique suivie jusqu'à ce jour.

Les Italiens s'apercevaient que leur colonie de la Régence était plus florissante que jamais ; ils constataient qu'en établissant notre protectorat sur la Tunisie nous avions en même temps bien servi la cause de la civilisation et développé la richesse de ce pays ; ils ne pouvaient se dissimuler que l'extension des charges maritimes et militaires n'avait eu d'autre effet que d'appauvrir l'Italie. L'opinion publique était, ainsi, bien préparée à saisir des contrastes dont la netteté s'est de plus en plus accusée depuis 1900.

En signant un traité de commerce qu'elle savait d'avance devoir être profitable à l'Italie surtout, la France n'avait pas hésité à fournir à son ennemie présente les moyens matériels d'accroître sa flotte et son armée sans se ruiner. L'acte était singulièrement

audacieux; pour l'oser, il fallait avoir foi dans l'avenir, en escomptant le triomphe du bon sens. A cet extraordinaire témoignage de confiance succéda notre déclaration touchant la Tripolitaine. Coup sur coup, la France avait prouvé à l'Italie la sincérité de ses sentiments pacifiques et amicaux : elle n'admettait pas l'éventualité d'une guerre entre les deux puissances; elle ne prétendait, nullement accaparer la Méditerranée. Ceci rappelait que la Méditerranée avait encore deux bassins; cela démentait l'opinion de l'amiral Saint-Bon et de ses adeptes.

Détournant ses regards de cette mer Tyrrhénienne qui l'avait si longtemps hypnotisée, l'Italie fit quelques découvertes sensationnelles : l'Adriatique était, sans conteste, un lac autrichien ; par la substitution de cuirassés de 10 000 tonneaux à ses anciens garde-côtes ; par l'aménagement des ports de Sebenico et de Teodo ; par son activité dans les Balkans, — l'Autriche indiquait bien clairement les visées de son admirable politique navale : autrichiennes, d'abord et toujours, elles étaient aussi devenues germaniques vers 1900.

Les plus habiles discours ne pouvaient indéfiniment prévaloir contre cet ensemble de faits : l'Italie s'intéresse maintenant aux choses de l'Orient ; elle paraît désireuse de vivre en bons termes avec nous. Les leçons des trente dernières années portent à croire qu'il faut voir dans cette nouvelle attitude autre chose

qu'une *combinazione*, très machiavélique et encore plus naïve : après avoir longtemps suivi une politique militaire allemande et une politique navale anglaise, l'Italie trouvera, sans doute, plus avantageux de pratiquer une politique exclusivement italienne.

*
* *

Et, s'il en est ainsi, la France pourra applaudir sans réserve aux succès de sa voisine. Deux réalités dominent leur désaccord passé et les engagent à vivre en paix : la véritable renaissance économique de l'Italie, depuis la reprise de ses relations avec la France ; la valeur qu'aurait pour nous, en temps de guerre, la stricte neutralité de l'Italie. Cette parité des intérêts nous est également apparue comme la seule base solide d'une entente anglo-française. Il y a pourtant une différence essentielle entre les deux situations : tant que la France sera une puissance coloniale, il subsistera des causes de conflit entre l'Angleterre et elle ; il n'en existe pas et l'on ne peut en prévoir aucune entre l'Italie et la France.

CHAPITRE IV

POLITIQUE NAVALE DE L'AUTRICHE, DES ÉTATS-UNIS ET DE LA RUSSIE

AUTRICHE

Avant Lissa, l'Autriche savait déjà que l'organisation maritime et l'entraînement du personnel jouent un rôle prépondérant dans les guerres navales. Depuis Lissa, elle sait encore autre chose : elle a une politique navale.

De 1866 à 1885, le budget naval de l'Autriche s'était maintenu dans les environs de 20 millions. Un événement important provoque alors son augmentation. Après une longue période de recueillement et d'hésitations, l'Italie se décide à entreprendre la réalisation du programme naval esquissé par l'amiral Saint-Bon en 1873 ; le ministère de la Marine, qui s'était contenté de 64 millions en 1885, obtient 83 millions en 1886. Plus clairvoyante que sa voisine, l'Autriche ne s'inquiète guère de l'objectif assigné à la nouvelle flotte italienne ; la Triple Alliance ne suffit pas, à son avis, pour supprimer les rivalités naturelles : cette même année 1886, le budget de la

Marine autrichienne passe de 20 à 27 millions. Dans les années suivantes, les dépenses maritimes de l'Italie atteignirent parfois un chiffre très élevé; mais, leurs brusques variations accusaient la discordance des ambitions et des ressources du pays : l'Autriche ne s'émut pas. Cherchant, simplement, à maintenir sa suprématie dans l'Adriatique, il lui parut possible d'y parvenir au prix de dépenses bien moindres : par une progression continue, le budget de la Marine s'est élevé de 27 millions en 1886, à 47 millions en 1899.

Jusqu'à cette époque, le programme naval avait été très net. L'amiral von Spaun l'a défini admirablement, en disant : « La tâche de la Marine et l'importance des crédits n'ont été envisagées qu'au point de vue tout particulier de la défense des côtes. La flotte a besoin pour cela de cuirassés, de croiseurs, d'escadrilles de torpilleurs et de navires d'escorte. La direction de la Marine estime qu'elle pourra atteindre le but proposé avec des navires de faible déplacement... Nous avons l'intention de ne pas suivre l'exemple des Anglais en construisant des destroyers et nous les remplacerons par des torpilleurs de haute mer, moitié moins coûteux ; les grosses tempêtes sont rares dans l'Adriatique et par suite de la configuration de nos côtes, nos escadrilles de torpilleurs ne sont pas astreintes à de longues navigations. » Ces déclarations étaient, toutefois, un peu tardives : en les for-

mulant l'amiral von Spaun manifestait déjà son intention de porter de 5 600 à 8 à 9 000 tonneaux le déplacement des cuirassés ; volontairement ou non, il n'ajoutait pas que ce tonnage, peut-être excessif pour de simples garde-côtes, ne tarderait pas à être dépassé.

Dès 1900, l'Autriche reconnut la nécessité de se pourvoir de cuirassés de 10 600 tonneaux. Constatant aussi l'insuffisance de Pola, elle se préoccupa d'organiser un second port militaire à Sébénico et un point d'appui secondaire à Téodo, encore plus au Sud. Ces mesures, concordantes et coûteuses, auraient dû se répercuter sur les budgets : la moyenne de leur accroissement annuel est, pourtant, inférieure à un million pendant les cinq dernières années. Pour expliquer ce mystère, une remarque suffit : les crédits ont été entièrement affectés aux bâtiments et aux travaux destinés à étendre le rayon d'action de la flotte autrichienne ; de 1900 à 1904, l'armement défensif a été provisoirement sacrifié. L'insuffisance des crédits ne pouvait, toutefois, être dissimulée indéfiniment. En 1904, la Marine a demandé et obtenu le vote successif d'un budget normal de 51 millions et de crédits supplémentaires s'élevant à 112 millions. Sur ces 112 millions, les exercices 1904 et 1905 ont absorbé, à eux seuls, près de 80 millions. Globalement, les crédits supplémentaires ont servi, non seulement à reconstituer la flottille et à créer des stations de sous-marins,

mais encore et surtout à activer la construction des grands bâtiments, la constitution de leurs approvisionnements et l'organisation du littoral.

Ces faits montrent combien l'Autriche s'écarte du programme exposé par l'amiral von Spaun. En les rapprochant de l'influence croissante de l'Allemagne dans le Levant, l'évolution de la politique navale de l'alliée de l'Italie apparaît clairement : satisfaite des résultats acquis dans l'Adriatique, l'Autriche veut être à même de servir les intérêts germaniques dans la Méditerranée orientale, en y travaillant pour son propre compte.

ÉTATS-UNIS

Si la raison ne perd pas tous ses droits d'un côté ou de l'autre de l'Atlantique, on n'arrive pas à concevoir comment une guerre pourrait éclater entre les États-Unis et la France. En esquissant à très grands traits une politique navale qui ne saurait influencer la nôtre, nous en aurons assez dit sur ce sujet.

Par une anomalie curieuse, la marine, dont le rôle avait été capital dans la guerre de Sécession, fut ensuite délaissée. En 1880, les États-Unis disposaient d'une flottille insignifiante. Dans les huit années suivantes, elle s'accrut, péniblement, de trois petits garde-côtes et de sept croiseurs protégés. Le développement des marines Sud-américaines provoqua le réveil maritime des États-Unis. Pour pouvoir affirmer

la doctrine Monroe, ils durent se pourvoir de bâtiments puissants. Pendant la période 1892-1897, les États-Unis lancèrent 6 cuirassés, dont 5 de plus de 10 000 tonneaux et 8 croiseurs, dont 2 cuirassés. En cours d'exécution, ce programme fut d'ailleurs élargi et, peu après la fin de la guerre hispano-américaine, 5 nouveaux cuirassés renforçaient la flotte américaine. Ce noyau ne devait pas tarder à paraître insuffisant.

La conquête des Philippines avait contrevenu à la doctrine de Monroe et inauguré l'ère de la politique mondiale. L'antagonisme des intérêts germano-américains entraîna, forcément, la répercussion de la politique navale allemande sur la politique navale des États-Unis : de 1898 à 1906, la flotte américaine aura plus que doublé. Un fait suffira pour préciser la rapidité de ce développement. Au 1er novembre 1904, les États-Unis avaient en chantiers ou en achèvement à flot 24 grands bâtiments : 1 cuirassé de 12 500 tonneaux ; 5 de 15 000 t. ; 6 de 16 000 t. ; 2 de 13 000 t. ; 8 croiseurs cuirassés de 13 700 t. ; 2 de 14 500 t. Le résultat obtenu n'est pas moins suggestif que les chiffres : en 1907, l'Angleterre, seule, possédera une flotte supérieure à celle des États-Unis.

Si cette progression vertigineuse continuait, la marine américaine prendrait le premier rang vers 1920 et serait supérieure à toutes les marines du monde réunies entre 1930 et 1940 : voilà qui promettrait de beaux jours à certains pays ! Peut-être aussi

aux États-Unis. Avec une marine modeste, les États-Unis ont fait signer par l'Angleterre le traité Hay-Pauncefote; avec une marine modeste, les États-Unis ont absolument calmé l'ardeur anglo-allemande dans l'affaire du Venezuela; avec une marine modeste... l'industrie américaine a fait de fantastiques progrès dans le monde, et jamais aucun peuple n'a eu la naïveté de croire que les États-Unis étaient une puissance faible : qu'obtiendront-ils de plus avec une marine formidable ? Le pays est, évidemment, assez riche pour se l'offrir, mais cela lui rapportera-t-il ?

Laissant aux Américains le soin d'établir un calcul dont les données sont grandioses, nous constaterons que cette politique navale concorde, absolument, avec le désir d'assurer l'immunité de la propriété privée sur mer. Quand on veut se pourvoir d'une armée navale supérieure à toutes les autres, il est tout à fait logique de souhaiter que les désaccords se règlent, exclusivement, entre armées navales. Question d'argent mise à part, ce programme peut être rempli à une condition : il faut disposer d'un personnel considérable. Et, pour le trouver, il n'y a qu'un moyen : recourir au service obligatoire. Quoique formellement niée par tous les dirigeants, cette dure nécessité serait pourtant inéluctable, si les États-Unis voulaient armer une flotte égale à celle de l'Angleterre. C'est pour cela, peut-être, que le président Roosevelt s'est contenté, dans son dernier mes-

sage, de réclamer le remplacement des unités de combat démodées.

RUSSIE

L'instabilité de la politique navale russe est due à la prudence même de sa politique extérieure : voulant obstinément posséder un port en mer libre, mais le voulant ici ou là, suivant les circonstances, la Russie n'a jamais pu disposer d'une marine appropriée aux besoins de sa politique du moment. C'est ainsi que deux conceptions contradictoires ont déterminé la composition de la flotte en service en 1904-1905 : le programme de 1893 était exclusivement européen ; l'occupation de Port-Arthur a imposé l'adoption du programme purement asiatique de 1898. En cherchant à atteindre leur objectif sans mécontenter trop vivement les puissances européennes, les diplomates russes avaient méconnu l'impossibilité d'improviser une conquête maritime. Leur erreur était grave et ses conséquences d'autant plus redoutables qu'il était très difficile d'assurer l'unité morale et manœuvrière d'une marine composée de trois tronçons, isolés en fait.

Gênée à la fois par la diplomatie et par la nature, la marine russe avait à surmonter des obstacles considérables. Il est juste de le reconnaître ; il est non moins juste d'ajouter : elle n'a rien fait pour devenir puissante. Dirigée pendant près de vingt-cinq ans par

le même homme, cette Marine n'est pas encore organisée, cette Marine n'a jamais été entraînée ! Elle paraît avoir complètement ignoré l'axiome naval énoncé dans un message du président Roosevelt de 1905 : « Les officiers et les hommes ne peuvent apprendre à fond leur métier qu'en manœuvrant sans cesse en haute mer. En cas de guerre, il vaudrait beaucoup mieux n'avoir pas de navires du tout que d'avoir des navires excellents montés par des équipages insuffisamment instruits et entraînés. »

La marine russe devait tôt ou tard apprendre ce qu'il en coûte de différer les réparations des bâtiments, de remettre au lendemain l'organisation des points d'appui, de ne pas faire d'exercices militaires, de ne pas se concentrer à temps... Elle le sait aujourd'hui.

CHAPITRE V

POLITIQUE NAVALE DU JAPON

La révolution de 1868 avait amené la création d'un ministère de la Guerre comportant une section Marine, dont l'autonomie fut assurée quatre ans après. Le nouveau ministère héritait d'une flottille insignifiante; ses allocations budgétaires étaient très modestes: quelques commandes à l'étranger et des travaux dans les arsenaux absorbèrent aisément des crédits annuels s'élevant, au maximum, à 17 millions en 1882-1883. Les difficultés avec la Chine, à propos de la Corée, appelèrent, alors, l'attention du Japon sur l'insuffisance de sa flotte : le budget de la Marine passa brusquement à 34 millions en 1885-1884 et, continuant à croître, atteignit 60 millions en 1888. Cet effort ne permettait pourtant pas de réaliser le programme prévu et, pour l'achever, il fallut recourir à l'emprunt. Mais, vers le même temps, commençait une propagande qui aboutit en 1893 : la cassette du Mikado, l'offrande de 10 p. 100 de leur solde faite par les officiers (admirable exemple de patriotisme à signaler aux serviteurs de l'État de toutes catégories et de

tous pays), des impôts supplémentaires, — tout cela réuni permit au Japon de porter à 120 000 tonneaux le déplacement de sa flotte.

La guerre de 1894 donna un nouvel essor à la Marine. Enthousiasmés par les résultats de leur tir au Yalu, sur but à peu près fixe, et aussi par leur brillantes opérations du Weï-haï-Weï, les Japonais virent grand. Indemnité de la Chine, nouveaux emprunts, nouveaux impôts furent consacrés à l'armée et surtout à la Marine : le Japon forgeait sans trève son armure. Nons apprécions aujourd'hui le produit de son travail : en 1904, le Japon était matériellement, intellectuellement et moralement prêt à entreprendre une guerre que son adversaire désigné n'avait nullement préparée : l'armée russe a été toujours battue ; après avoir fait preuve d'une passivité généralement déconcertante et stupéfiante le 10 août, la flotte russe n'existe plus.

Toutes proportions gardées, depuis 1894, les Marines japonaise et américaine se sont développées avec une égale rapidité ; mais, si l'effet est le même, les moyens employés diffèrent singulièrement. La volonté nationale et, surtout, la puissance de production des chantiers de constructions navales ont, seules, limité l'accroissement de la flotte des États-Unis ; c'est en utilisant l'argent des autres et en s'imposant des charges écrasantes que le Japon a constitué son armement. Les ressources naturelles du pays et ses dettes

sont telles que sa victoire devrait, logiquement, avoir pour résultat de l'annihiler pendant une très longue période. Dans ce cas, la raison a peut-être tort. Le patriotisme japonais est, en effet, d'une intensité extrême et d'une nature absolument inconnue dans les pays occidentaux : il est, en réalité, l'unique religion des Japonais. Il y a là une réserve de ressources d'une valeur incommensurable. Permettra-t-elle au Japon de poursuivre sans arrêt la conquête de la Chine et du reste de l'Asie ?

Que tel soit son rêve, on n'en saurait douter : le bon sens dit qu'un peuple ne risque pas de se ruiner, à jamais, dans le simple but d'établir en Corée un protectorat que la Russie était prête à lui reconnaître; tout ce que l'on sait du Japon montre comment il comprend la doctrine « de la porte ouverte » en Chine. Sur ce point, les faits dissiperont avant peu les illusions des Américains. Par répercussion, celles des Japonais pourraient aussi s'évanouir. Placés entre deux grandes puissances, — l'une asiatique déjà, l'autre aspirant à la conquête économique de l'Asie, — le Japon a réussi à déplacer l'enclume russe ; mais le marteau américain s'alourdit de jour en jour et il est de bonne trempe : à quel prix s'achètera l'amitié nécessaire des États-Unis ? Ceci est affaire entre les deux pays ; pour nous, il s'agit d'autre chose.

La défense de l'Indo-Chine reposait essentiellement sur l'existence d'une flotte russe contre-balan-

çant la Marine japonaise. Cette force navale suffisait pour détourner les ambitions du Japon ; en tout état de cause, elle permettait à notre Marine d'entrer en ligne à temps. Ne pouvant plus compter sur notre ancien appui, il faut en chercher un autre. Il est tout trouvé, si notre diplomatie agit habilement : l'alliance anglo-japonaise garantit, et très formellement, le maintien du *statu quo*, qui répond à tous nos désirs et qu'aucune autre combinaison ne saurait assurer, sans compromettre nos intérêts européens.

A défaut de cet appui, nous aurions une ressource et une seule : nous tenir prêts à combattre le Japon. L'éventualité mérite qu'on s'y arrête.

Se plaçant à un point de vue strictement militaire, M. Pierreval a parfaitement défini notre situation en Indo-Chine, dans l'un de ses intéressants articles du *Moniteur de la Flotte*. « De quelque façon qu'on retourne le problème, qu'on examine un plan japonais offrant un certain caractère d'authenticité, ou qu'on imagine une infinité de plans possibles, il n'y a pas de sécurité pour l'Indo-Chine tant que le Japon existe comme puissance navale et que nous ne pouvons lui opposer une force au moins égale. » Cette force serait à créer de toutes pièces. Elle comporterait deux points d'appui réels, — c'est-à-dire tout autres que l'arsenal actuel de Saïgon, incapable de réparer, en temps de paix, des avaries de coque, qui ne nécessitent pourtant qu'un matériel banal ; une flotte, toujours en

Extrême-Orient, composée d'unités très puissantes et à grand rayon d'action ; une défense mobile sérieuse ; une armée métropolitaine assurant plus que l'encadrement de troupes indigènes d'une fidélité douteuse.

De toutes les solutions militaires, celle-ci est, à coup sûr, la plus efficace, peut-être même la seule qui résiste à l'étude approfondie du problème. Mais nous devons en examiner une autre, beaucoup plus goûtée en France : transférer au moment du besoin nos forces métropolitaines en Extrême-Orient. Avec une dépense relativement modeste, la France pourrait ainsi, nous dit-on, envisager l'avenir en toute confiance. L'affirmation est séduisante. Voyons ce qu'elle vaut.

Pour les points d'appui, les besoins restent les mêmes dans les deux cas : il nous faudrait un véritable port militaire et un centre accessoire, qui, n'ayant pas, comme nos arsenaux métropolitains, la possibilité de recourir, librement et sans délai, à toutes les ressources industrielles de la France, devront être approvisionnés en conséquence. A elle seule, cette organisation absorberait des crédits très supérieurs à ceux que l'on prévoit. Ce n'est pas tout. Le voyage de la flotte russe de Cronstadt à Tsoushima est fort instructif pour nous. L'énorme convoi que la flotte russe a entraîné avec elle et les nombreux affrètements imposés par les exigences de son ravitaillement donnent une idée de l'effort financier à faire,

pour aller combattre en Extrême-Orient une puissance foncièrement militariste et dont la population dépasse la nôtre [1]. Ce n'est pas encore tout.

Il faut ignorer les tempéraments anglais et allemand, il faut n'avoir jamais eu la curiosité de s'enquérir de la répartition actuelle des flottes militaires pour admettre qu'une guerre navale, dans laquelle nos intérêts vitaux seraient en jeu, se liquiderait dans des parages lointains. La nécessité d'avoir des cuirassés pourvus d'un énorme rayon d'action serait absolue en cas de guerre avec le Japon et alors seulement. Or, la distance franchissable s'acquiert, soit à prix d'argent, soit au détriment des autres qualités militaires : qu'il s'agisse d'une défense supplémentaire ou d'une réduction de notre puissance métropolitaine, il est équitable d'en tenir compte dans le prix de revient de la défense de nos possessions d'Extrême-Orient.

Sommer toutes ces dépenses, c'est se convaincre que les deux solutions possibles coûtent sensiblement le même prix. En chiffrant à un demi-milliard la première mise de fonds et à 150 millions environ l'entretien annuel, on ne doit pas être loin de la vérité. La conservation de l'Indo-Chine vaut-elle ce prix-là ? Telle est la question qui se pose très brutalement. Le calcul n'est pas simple et nous n'avons pas à en déter-

[1] Nous reviendrons sur ce sujet dans les considérations générales du Livre III, en cherchant à déterminer les possibilités navales de la France.

miner toutes les données, mais, il faut les bien peser et prendre une décision sans retard.

Si, contrairement à notre propre manière de voir, une bonne politique ne saurait, à elle seule, protéger nos possessions indo-chinoises contre l'éventualité d'une attaque japonaise ou américaine, nous ne pouvons, en effet, nous en tenir à des demi-mesures : elles nous vaudraient d'engloutir, peu à peu, des sommes énormes pour l'organisation d'une défense passive absolument impuissante ; elles nous vaudraient aussi de sacrifier à l'Indo-Chine plus de cinquante mille hommes et c'est un luxe que notre natalité ne nous permet guère. Payer si cher un désastre certain serait plus que naïf. Laissant les sentiments de côté, on doit apporter dans l'examen de cette question l'esprit pratique des Anglais.

En toutes choses, les Anglais pèsent le pour et le contre ; ayant ainsi déterminé ce qu'ils veulent, ils s'engagent carrément dans la voie indiquée. Croyant que l'affaire du Transvaal leur procurerait un bénéfice, ils ont fait la guerre et poursuivi leur objectif jusqu'au bout, malgré les dépenses imprévues et les pires déboires. Estimant que leurs possessions des Antilles pourraient un jour leur coûter plus cher qu'elles ne valent, ils renoncent dès maintenant à entretenir des points d'appui en Amérique. Comme conséquence du triomphe japonais, ils ont rappelé les cuirassés de l'escadre de Chine et, laissant à quelques croiseurs le

soin de faire flotter leur pavillon en Asie, ils garantissent leurs possessions d'Extrême-Orient par un bon traité d'alliance. Tout cela paraît plus sage que de se berner soi-même avec de grands mots : ne doit-on pas souhaiter que la France imite l'Angleterre ? Prenant un tel modèle, on ne lui reprocherait pas, je pense, de manquer de patriotisme.

LIVRE II

ORGANISATION MARITIME DES GRANDES PUISSANCES

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Il ne saurait être question de développer, ici, tous les arguments qui ont motivé nos conclusions : un cours comportant trois volumes et dix-huit conférences complémentaires y suffisent à peine. A défaut d'une démonstration complète, on peut se proposer de grouper assez de faits et d'idées pour mettre en lumière les principales anomalies de notre réglementation et justifier l'urgence de l'établir sur des bases logiques. Tel est le but de ce livre.

Le contraste presque incessant des principes d'organisation admis à l'étranger et chez nous doit, tout au moins, nous inviter à contrôler nos procédés. Pour soutenir le contraire, il faudrait attribuer à un pur effet du hasard l'unanimité avec laquelle des marines nées d'hier, comme celles de l'Allemagne, des États-Unis et de l'Italie, se sont organisées tout autrement que l'une de leurs aînées. De prime abord, il est plus naturel de chercher une autre explication ; à

moins de négliger la marine anglaise, on y est obligé: les jeunes marines lui ont emprunté beaucoup; à son tour elle les prend parfois pour modèles. Ceci semblerait impliquer la faillite de nos clichés et usages séculaires. A la réflexion, l'examen des douze chapitres suivants fortifiera, sans doute, cette première impression.

Pour cela, il faut et il suffit que notre documentation soit exacte. Si elle se rapportait à des sujets d'ordre secondaire, il serait prudent de l'accepter avec réserve. Mais nous n'étudions, ici, que des questions capitales et les garanties deviennent tout autres. En pareil cas, nous sommes parfaitement renseignés sur les méthodes suivies à l'étranger; seuls des détails d'application échappent parfois : nous en savons toujours assez pour être à même de discerner les avantages et inconvénients des principes directeurs dont nos rivaux s'inspirent. Malgré ses lacunes, la documentation dont nous disposons fournit, par suite, des données expérimentales très exactes, quand il s'agit d'organisation générale.

Nos conclusions reposent ainsi sur une base solide : des vices d'argumentation peuvent les fausser, mais non des erreurs matérielles.

Il n'en va pas de même pour certaines appréciations touchant le fonctionnement des marines étrangères. Ces marines admettent des principes directeurs qui sont, en général, meilleurs que les nôtres ;

à défaut de renseignements précis sur la mise en œuvre de ces principes, nous ne pourrons tenir compte d'erreurs[1] susceptibles d'en compromettre l'application : en toute logique, nous serons exposés à exagérer les mérites de nos rivaux et, comparativement, à nous juger avec trop de sévérité. S'il est impossible de préciser l'importance de cette tendance, on en connaît du moins le sens ; l'équité exige qu'on corrige en conséquence les opinions émises dans ce livre. Ce faisant, on se réservera l'agréable surprise de se trouver, en cas de guerre, aux prises avec un adversaire moins redoutable qu'on ne le supposait. La Nation aurait alors une nouvelle raison de croire en son succès. Cet optimisme, nécessaire en temps de guerre, sera d'ailleurs des plus justifiés, si toujours convaincus de la nécessité de mieux faire, nous nous sommes efforcés de marcher dans la voie du progrès. C'est à cela que tendent les critiques formulées en temps de paix ; elles ne peuvent déprimer que des natures déjà sans ressort et inconscientes des merveilles que la volonté permet d'accomplir.

Désormais fixé sur les causes d'erreur qui peuvent influencer nos conclusions et appréciations, le lecteur doit être renseigné encore sur un point. Sans cette précaution, il ne tarderait pas à se demander pourquoi

[1] En réalité, notre ignorance n'est que relative ; mais, nous userions d'une amabilité vraiment excessive, en disant, publiquement, tout ce que nous savons sur les marines étrangères.

les marines autrichienne, japonaise et russe ne servent jamais de comparaison. Cette anomalie peut paraître choquante ; elle est pourtant des plus légitimes.

Régie par une monarchie absolue, uniquement baignée par l'Adriatique, n'ayant qu'un port de guerre et ne possédant pas de colonies, l'Autriche se trouve placée dans des conditions matérielles radicalement différentes des nôtres : une méconnaissance complète de ces singularités pourrait, seule, l'avoir amenée à adopter des solutions avantageuses pour nous. Tel n'est pas le cas de cette heureuse puissance qui, mieux qu'aucune autre, a su établir sa politique navale sur des bases rationnelles et subordonner ses plans à ses besoins, ses moyens à ses ressources. Pleine d'intérêt en soi, l'étude de la marine autrichienne ne peut, donc, fournir des enseignements utilisables chez nous.

On ne saurait davantage comparer la marine russe à la nôtre. Dans l'état actuel, la Russie dispose d'une seule mer toujours libre et l'immensité de son territoire, entièrement continental, lui vaut de compter parmi ses sujets des races très variées et des adeptes de toutes les religions du monde. Ajoutez son régime autocratique et vous concevrez que son organisation et son personnel doivent avoir des particularités très marquées, que nos cerveaux d'Occidentaux ne peuvent guère juger en toute équité. Ajoutez encore que nous les connaissons assez mal. A tous égards, la

Russie doit être exclue de l'étude comparative des marines de guerre.

Pour le Japon, d'autres causes justifient la même conclusion. Mettant à profit le don de l'imitation, que son peuple possède à un haut degré, le Japon a créé de toutes pièces, une marine dont le fonctionnement n'a rien d'oriental ; elle n'a rien, non plus, d'original. Prenant modèle tantôt sur l'Allemagne, tantôt sur l'Angleterre, tantôt sur la France, la marine japonaise emploie des procédés qui, par leur bigarrure, évoquent, tour à tour, le souvenir des solutions adoptées ici ou là : en discutant l'organisation maritime des grandes puissances continentales, on étudie forcément celle du Japon. Malgré leur diversité, les considérations précédentes comportent, en définitive, la même conclusion : l'examen des marines autrichienne, japonaise et russe ne rentre pas dans le cadre de ce livre.

S'il est inutile et même imprudent de généraliser les études comparatives, par contre, il devient nécessaire d'y recourir quand il s'agit de l'Allemagne, de l'Angleterre, des États-Unis et de l'Italie. Entre la France et ces quatre grandes puissances maritimes, il existe en effet des ressemblances assez frappantes pour que la solution d'un problème naval, admise par l'une, ne soit pas de prime abord inacceptable pour l'autre. Chez toutes, d'une manière plus ou moins complète et plus ou moins directe, la démocratie par-

ticipe au gouvernement de la Nation. Leurs peuples se connaissent chaque jour davantage et le nombre de leurs idées communes est déjà considérable. Nos bouleversements politiques et sociaux ont toujours eu leur répercussion sur l'histoire et la mentalité de nos voisins. A l'origine, tous ces pays appartenaient à des races différentes ; mais, leurs fréquents croisements, leurs rapports incessants et leur communauté de civilisation tendent à le faire oublier. Les Anglo-Saxons et les Latins, partout enchevêtrés en dépit des limites politiques des États, se sont enfin combinés pour former les États-Unis qui, doivent sans doute leur extraordinaire vigueur à ce dualisme.

A des analogies invitant aux études comparatives viennent s'adjoindre, comme pour les rendre plus piquantes, quelques particularités très caractéristiques. Raisonnablement, on peut toujours avoir l'espoir d'adapter à notre situation politique et sociale tel ou tel des procédés en vigueur dans l'un de ces pays. On a la certitude qu'un principe d'organisation navale, adopté à la fois par la méthodique Allemagne, la traditionnelle Angleterre, l'impulsive et individualiste Amérique, la centraliste et formaliste Italie, mérite d'être pris, chez nous, en sérieuse considération. En toute matière, ces quatre États fourniront assez de termes de comparaison pour permettre d'en tirer des conclusions valables. Mais le fonctionnement d'une grande marine fournit une série de problèmes presque

inépuisable ; malgré l'exclusion systématique de tout rapprochement entre nos solutions et celles de l'Autriche, du Japon et de la Russie, l'abondance du sujet nous interdira l'examen des questions secondaires.

Même limitée, l'étude comparative des marines allemande, américaine, anglaise, italienne et française provoquera de nombreuses surprises. On se demandera pourquoi nous éprouvons le besoin d'assimiler notre ministre de la Marine à l'empereur d'Allemagne, en le privant de la collaboration d'un Comité des directeurs, dont tous les pays parlementaires ont reconnu la nécessité ; pourquoi nous ne voulons pas, comme nos rivaux, faire varier le savoir, l'entraînement et l'utilisation du personnel avec la durée du lien militaire, les aptitudes et les grades ; pourquoi nous sommes les seuls à penser qu'il faut bien se garder d'appliquer, en temps de paix, des règlements qui seraient mis en vigueur, en temps de guerre ; pourquoi nous nous singularisons, en admettant qu'il suffit, de compléter l'effectif d'un bâtiment avec des hommes quelconques pour qu'il soit mobilisé ; pourquoi, d'une manière tout à fait générale, les solutions compliquées sont, à la fois, en faveur chez nous et condamnées à l'étranger ?

On sera surtout frappé de notre souci constant de restreindre les initiatives par des attributions telles que les moindres actes exigent l'intervention de plusieurs autorités. Ce sentiment de défiance, dont nous avons

le monopole, donne la clef de nos énigmes maritimes : la Marine française est uniquement guidée par le fétichisme des conceptions administratives.

On comprend alors pourquoi l'étude critique de notre organisation maritime suggère la pensée que la préparation de la guerre est, pour nous, la conséquence accessoire et non la raison d'être d'un ministère de la Marine. Le paradoxe paraît tout de même de belle taille. Et, si l'on consent à regarder autour de soi, la stupéfaction s'accentue : toutes les organisations étrangères s'efforcent de réaliser des conceptions militaires et industrielles. Cela ne justifie-t-il pas le violent désir de voir disparaître, au plus tôt, une organisation ayant pour objectif de doter la France d'une Marine de temps de paix, établissant des comptes d'une régularité remarquable ?

CHAPITRE PREMIER

BUDGETS

RELEVÉ DES PRINCIPAUX BUDGETS EN MILLIONS DE FRANCS

N. B. — L'année budgétaire commence : le 1er janvier en France; le 1er avril en Allemagne et en Angleterre; le 1er juillet aux États-Unis et en Italie.

ANNÉES	ITALIE	ANGLETERRE	ÉTATS-UNIS	ALLEMAGNE	FRANCE
1872	43	240	»	41	»
1873	»	»	»	32	»
1878	43	»	»	»	»
1883	**64**	»	79	52	»
1886	83	264	»	58,5	»
1887	**94**	261	»	»	»
1888	112	**277**	**136**	»	»
1889	115	**341**	106	64	»
1890	122	364	115	**100**	186
1892	105	»	168	107	236
1893	100	382	»	100	236
1894	»	**434**	118	92	254
1896	**93**	468	157	108	242
1897	102	**546**	163	147	241
1898	»	594	177	**152**	269
1899	107	**664**	**300**	167	**302**
1900	122	**756**	325	191	**291**
1901	123	781	391	**245**	298
1902	**127**	781	**494**	256	303
1903	127	903	409	262	313
1904	127	957	482	282	313
1905-1906 . .	127	841	522	299	325

L'examen comparatif des budgets n'est certes pas dépourvu d'intérêt. Il ne faut pourtant pas exagérer l'importance du tableau précédent : il accuse l'influence de la politique mondiale sur la politique navale des divers pays ; on ne saurait en déduire la valeur relative de leur puissance navale. En réalité, les budgets officiels ne sont pas comparables entre eux. Des crédits supplémentaires ont parfois notablement modifié les totaux inscrits dans le tableau ; des dépenses extra-militaires réduisent, toujours et partout, la somme réellement consacrée à la défense nationale. C'est ainsi qu'on voit figurer : les pensions des retraités de la marine dans les budgets des marines allemande, anglaise et américaine, les primes à la marine marchande dans le budget italien. et les demi-soldes des inscrits dans le budget français.

Il serait facile de relever les différences que nous venons de signaler. De même, rien n'empêcherait de tenir compte approximativement des crédits supplémentaires. On pourrait, par exemple, ajouter aux 957 millions du budget anglais 1904-1905 des crédits pour travaux dans les arsenaux, qui porteraient le total à 1 059 millions. Mais, on se livrerait ainsi à un travail superflu, faute de pouvoir chiffrer d'autres causes d'erreur, non moins importantes. La contexture des budgets maritimes varie, en effet, d'un pays à l'autre; il faudrait disposer d'une documentation surabondante et ignorée, même par les

Parlements les mieux partagés, pour connaître le total de toutes les dépenses improductives. Les frais généraux sont en outre fonction de l'organisation, c'est-à-dire essentiellement variables et chacun sait combien il est malaisé d'en établir le montant, même chez nous.

Ce n'est pas tout. Du fait des prix de revient, la construction de deux unités de combat identiques est loin d'exiger partout la même dépense : comparativement à nous, l'Angleterre et l'Allemagne réalisent, de ce chef, une économie d'environ 25 p. 100. Pour les réparations et les frais d'entretien de la flotte, les résultats obtenus avec la même somme ne sont pas moins différents. La proportion des crédits alloués aux flottes en construction et construites intervient, également, dans la puissance effective d'une marine de guerre : à la limite, si, négligeant de constituer et d'instruire son personnel, un pays consacrait tout son budget aux constructions neuves, la valeur de sa flotte serait nulle en temps de guerre. Et, d'autre part, on peut dépenser beaucoup pour le personnel et le dépenser fort mal...

Il serait, en somme, absolument illusoire de croire que la comparaison des budgets précise la valeur des marines de guerre : cette étude fournit l'un des très nombreux éléments d'appréciation à envisager et rien de plus. Mais, pour un même pays, les budgets indiquent les fluctuations de sa politique navale et les dates

en éclairent les causes. Cette dernière question ayant déjà été traitée dans le livre I, il suffira de noter la signification de quelques chiffres.

L'éventualité, la probabilité et la certitude d'une alliance franco-russe sont nettement accusées par les à-coups du budget anglais; les votes de la loi allemande du Sexennat et de son complément exercent sur lui une répercussion non moins sensible.

Le premier budget naval soumis au Reichstag sous le règne de Guillaume II est supérieur au précédent de plus d'un tiers; les chiffres des années suivantes traduisent les hésitations du Reichstag; la loi du Sexennat nécessite une augmentation relativement modeste du budget; la loi de 1900 provoque un nouveau bond; l'exécution du programme entraîne une majoration progressive des dépenses maritimes annuelles de l'Allemagne.

L'extension des marines sud-américaines secoue la torpeur de la marine des États-Unis; irrégulier encore jusqu'en 1896, le mouvement ascensionnel du budget naval est définitivement établi par les prévisions d'une guerre contre l'Espagne; la prise de possession des Philippines donne le jour à la marine mondiale, dont les programmes de constructions neuves varient brusquement, aussitôt après le vote des deux lois concernant la marine allemande.

La conquête de la Tunisie fait éclore la nouvelle

politique navale de l'Italie; Crispi en devient le champion, mais sa volonté se heurte à des impossibilités financières ; l'Italie peut depuis 1900, allouer aisément à sa marine des crédits réguliers et supérieurs au maximum de la période crispinienne.

L'année même où le Parlement français votait un programme, dit d'accroissement de la flotte, le budget de la marine subissait une réduction de 11 millions. Le chiffre de 1899 n'a été atteint de nouveau que deux ans après. Et, comme les prix de revient et l'entretien des nouvelles unités croissent d'année en année, les budgets plus élevés de 1903 et de 1904 ont, tout juste, pourvu aux besoins d'une flotte numériquement égale à celle de 1899. De ces faits, on devrait conclure que la marine française a découvert le moyen de se développer, en restreignant ses dépenses. Malheureusement, l'anomalie provient du terme impropre qui a caractérisé le programme de 1900. Dans la période 1900-1907, le simple remplacement des unités dépassant l'âge de vingt-cinq ans aurait exigé la mise en service de cinq nouveaux cuirassés : en prévoir un de plus, alors que trois autres devaient disparaître en 1908, c'était admettre *a priori* que notre flotte cuirassée comporterait, en 1908, deux unités de moins qu'en 1900. Ce calcul élémentaire a été fait dans tous les pays, sauf en France : de là est née, chez nous et non ailleurs, l'illusion que nous ne tarderions pas à nous trouver

en bien meilleure posture vis-à-vis de l'étranger. Les années ont passé et l'écart s'est assez accentué, à notre détriment, pour faire réfléchir tous ceux qui n'osent pas garantir que l'avenir du monde sera, jusqu'à la fin des siècles, de tous points conforme à leurs prévisions. Il faut souhaiter qu'instruit par l'expérience, le Parlement substitue à des programmes successifs[1] un programme définitif fixant, en même temps, le nombre de nos unités des divers types et la durée de leur existence.

Pour la première fois, la Marine aurait ainsi une loi organique analogue à celle qui précise le nombre des corps d'armée et leur composition ; pour la première fois aussi, elle aurait une politique navale stable. La nécessité d'assigner enfin un objectif à notre flotte, ressort lumineusement de l'histoire contemporaine ; il est non moins évident que le Parlement peut, seul, le déterminer. Renseignés sur ce point et connaissant, en outre, les limites extrêmes admises pour le budget annuel, quelques techniciens seraient, après deux à trois mois de réflexion, prêts à discuter un plan général d'opérations et à fixer approximativement le nombre et l'espèce des unités nécessaires pour l'exécuter. Prenant leurs travaux comme guide, l'État-major général pourrait à son tour établir, dans un délai de huit à

[1] M. le lieutenant de vaisseau Colliard a clairement démontré les inconvénients des programmes successifs dans une étude publiée par le *Correspondant* (fin 1902 ou début de 1903).

neuf mois, des projets détaillés, absolument indispensables pour vérifier les premières prévisions et ayant certainement pour effet de les modifier sur quelques points. A ce moment, c'est-à-dire après une année d'études environ, il appartiendrait au Parlement de décider du rejet ou de l'adoption d'un programme basé sur l'unique procédé permettant de déterminer la composition de la flotte strictement indispensable et suffisante pour nos besoins.

Si ce programme était voté, tout deviendrait facile par la suite. Il serait désormais possible d'établir des prévisions de constructions neuves et de distribuer régulièrement les travaux à l'industrie et aux arsenaux : d'où première économie sur les prix de revient. Il serait désormais possible de construire les bâtiments, par séries de trois ou quatre, dans un même port : d'où seconde économie sur les prix de revient. Il serait désormais possible d'échelonner les constructions de manière à ce que ces séries de trois ou quatre bâtiments soient toujours construites rapidement : d'où troisième économie sur les prix de revient, par l'accroissement de la durée effective des bâtiments qui se démodent vite et devraient toujours entrer en service dans un délai de cinq années, à compter du jour où leur programme a été conçu.

Naturellement des économies de ce genre n'intéressent pas la marine française. Beaucoup s'inquiètent fort peu que, dépensant trop pour la construction de

nos bâtiments, nous ne puissions pas en construire assez ; il leur suffit de constater que la Marine établit correctement ses prévisions de dépenses et fait exécuter des travaux engendrant des comptabilités qui cadrent bien.

CHAPITRE II

HAUT COMMANDEMENT

RENSEIGNEMENTS

Organes de conception. — De prime abord, l'examen du tableau suivant suggère trois remarques :

1° L'état politique d'un pays se répercute sur son organisation maritime : les pouvoirs de l'Empereur d'Allemagne et du Président des États-Unis sont identiques, en principe ; en fait, l'Empereur les exerce directement et le Président se borne à contrôler les actes d'un Secrétaire de la Marine, non militaire et choisi par lui.

2° Défalcation faite du Conseil supérieur italien, — qui n'est jamais appelé à solutionner les questions importantes, — l'unique conseil consultatif éclectique existant en Angleterre, aux États-Unis et en Italie se confond avec le Conseil actif servant, dans les mêmes pays, de lien entre les directeurs effectifs.

3° Le dogme de l'union intime des marines marchande et militaire n'a pas beaucoup de succès à l'étranger : les rouages de l'Amirauté n'ont, à aucun

Nomenclature des organes de con

	ALLEMAGNE	ANGLETERRE
[illegible]	Empereur.	Premier Lord
[illegible]	Néant.	Conseil d'Amirauté, co sept directeurs eff l'administration cen mis sous la prési Premier Lord.
[illegible]	Néant.	Conseil des machines Commissions tempora Conseil d'instruction. Comité de la Réserve n Conseil de santé.
[illegible] militaires	Empereur.	Comité de Défense im Comité des chemins de Comité d'artillerie.

(1) Se compose de 6 sections autonomes : 1° Bâtiments de haute mer, une dél [illegible] et de sous-marins et engins de défense fixe, une délégation de cette se effectifs, une délégation permanente de cette section vérifie les consomm

mmandement.

CE	ITALIE	ÉTATS-UNIS
tre.	Ministre.	Président Secrétaire de la Marine.
rieur, com- section per- ui est char- r des rap- oires sur les énérales sou- onseil Supé- es rapports ir des ques- éciales dont upérieur n'a iper.	Conseil supérieur. Comité des Directeurs, présidé par le ministre ou le sous - secrétaire d'Etat, secrétaire général, et composé de tous les directeurs effectifs, le véritable chef d'état-major général excepté.	Le « Board of Construction », pour les constructions neuves et refontes, et le « General Board » pour les questions de stratégie et de tactique se partagent les attributions du Conseil d'Amirauté anglais. Le « Board of Construction » est présidé par le secrétaire ou le sous-secrétaire de la Marine. Il se compose de tous les chefs des bureaux militaires et du chef du « Naval Intelligence ». Présidé par l'amiral de la flotte, le « General Board » comporte sept membres, dont le chef du Bureau de la Navigation, le chef du « Naval Intelligence » et le Président du « Naval war College ». En dehors de ces deux comités, les Etats-Unis ont parfois recours à des commissions temporaires.
que [1]. ité. graphique. des phares les marchés. es machines d outillage. issions con- Marine mar-	Conseil Supérieur de la Marine marchande.	
ieur de Dé- études de la ittoral.	Commission supérieure mixte de défense de l'Etat.	Président.

onstitue la Commission permanente des essais); 2° flottilles de torpil- périences et essais concernant le matériel de son ressort); 3° matériel et atériel des bâtiments).

Nomenclature des organes de direction du haut commandement.

	ALLEMAGNE	ANGLETERRE	FRANCE	ITALIE	ÉTATS-UNIS
Lien entre les Directeurs.	Empereur par l'intermédiaire du cabinet naval.	Conseil d'Amirauté.	Ministre.	Comité des Directeurs.	Comité des Directeurs.
Directeurs effectifs.	Chefs de station. Chef d'état-major général. Commandant 1re escadre. Secrétaire d'Etat. Inspecteur des écoles. Commandant de l'escadre des croiseurs. Commandants de stations lointaines.	Premier Lord. 1er Lord à la mer. 2e Lord à la mer. 4e Lord à la mer. 3e Lord à la mer (Controller de la Marine). Lord civil. Secrétaire parlementaire. Secrétaire permanent.	Chef de cabinet. Chef d'état-major général. Directeur des constructions navales. Directeur de l'artillerie. Directeur de la flotte armée. Inspecteur général des travaux maritimes. Directeur de la comptabilité générale. Directeur du contrôle.	Secrétaire général. Chef d'état-major général. Directeur général du personnel et service militaire. Directeur général de l'artillerie et armement. Directeur général des constructions navales. Directeur général de la marine marchande.	Navigation (dont relève le « Naval Intelligence »). Artillerie. Equipement. Constructions navales. Machines à vapeur. Approvisionnements et marchés. Arsenaux et docks. Santé. *Nota.* — Les trois derniers bureaux ne font pas partie de la catégorie des [illegible]

tion centrale.	Service hydrographique. Service de Santé. Service de la Justice. Bureau des informations du Reichs Marine Amt (presse).	Transports. Vivres. Service de Santé. Trav. hydrauliques. Marchés. Comptabilité.		Personnel civil. Technique. Génie militaire. Service de santé. Comptabilité. Contrôle.	
Services spéciaux.	Commission d'essais des grands bâtiments. Commission d'essais des torpilleurs. Inspection d'artillerie des bâtiments. Inspection d'artillerie de côte et des mines. Inspection des torpilles. Inspection des dépôts. Services scientifiques.	Hôpital de Greenwich. Bureau du Chapelain de la flotte. Observatoires de Greenwich et du Cap. Nautical Almanac. Bureau des Royal Marines. Bureau du commandant des Réserves.	Service hydrographique. Laboratoire central. Etablissements hors des ports d'Indret, Guérigny et Ruelle.	Commandement supérieur du corps des équipages (La Spezzia). Usine d'artillerie de San-Vito. Commission chargée de tous les essais.	Usine d'artillerie de Washington. Commission d'inspection du matériel et des essais des bâtiments.

moment, comporté une direction de la marine marchande et, pourtant, cette dernière se classe largement au premier rang ; la marine marchande de l'Allemagne a pu se développer avec une foudroyante rapidité, sans le concours de l'Office Impérial de la Marine; les États-Unis ne ressentent pas plus que leurs rivaux le besoin de faire intervenir, à un titre quelconque, un ministère militaire dans l'administration d'une industrie civile.

Directions de l'administration centrale. — Les attributions de la plupart des Directions sont définies par leurs noms mêmes. Le rôle des autres peut se résumer comme suit :

Allemagne. — Direction centrale : secrétariat général et administration centrale. Direction de la Marine en général : mobilisation, écoles (sauf les écoles de l'artillerie, des torpilles et des mines, qui sont du ressort de la Direction des armes), approvisionnements de la flotte, transports, questions militaires concernant la construction des bâtiments. Direction des armes : blindages, artillerie, torpilles, défense fixe. Service hydrographique : hydrographie, balisage, sémaphores, postes de télégraphie sans fil, colombiers maritimes.

Angleterre. — Controller : tout ce qui concerne la flotte en construction et englobant, à ce titre, la

direction de l'artillerie. Secrétaire : secrétariat général à compétence étendue. Ces deux Départements, respectivement attribués au Secrétaire permanent et au Lord Controller, sont dirigés par eux, en personne. A ces exceptions près, les membres du Conseil d'Amirauté se bornent à donner des instructions verbales aux Départements de leur ressort; sous le contrôle du Secrétaire permanent, les chefs de ces Départements assurent l'exécution des mesures prescrites par les membres du Conseil.

États-Unis. — Navigation : secrétariat général, administration centrale, direction de la flotte construite. Équipement : service hydrographique, installations électriques, tout le matériel ne ressortissant pas des bureaux des Constructions navales, de l'Artillerie et des Machines.

Italie. — Direction générale du personnel : mobilisation, mouvements, service hydrographique, écoles (sauf l'école de canonnage). Cabinet : secrétariat général. Personnel civil : administration centrale. Bureau technique : essais de tous genres, projets de bâtiments, surveillance des constructions neuves et des refontes. Bureau du Génie militaire : travaux hydrauliques et fortifications.

Services spéciaux. — Partout, les spéciaux relèvent, en principe, de l'Administration centrale ; par-

tout aussi, ils bénéficient d'une indépendance relative, plus ou moins étendue suivant les services et les pays. Contrairement aux autres services spéciaux, qu'on ne saurait confondre avec des organes de direction, le Commandement supérieur du corps des équipages en Italie et les Inspections allemandes sont dirigées par des officiers généraux ou supérieurs exerçant de véritables commandements militaires.

En Italie, l'administration et les mouvements du personnel subalterne relèvent, exclusivement, du commandement de la Spezzia. En Allemagne, la décentralisation est encore poussée plus loin. L'Inspection des dépôts a son siège à Wilhelmshaven; c'est d'elle que relèvent tous les dépôts de munitions de la Marine et le personnel affecté à leur entretien. L'Inspection des torpilles est, en réalité, la direction de la flotte des torpilleurs, aussi bien pour le personnel que pour le matériel : l'Inspecteur des torpilles réside à Kiel et exerce ses attributions à Wilhelmshaven par l'intermédiaire d'un délégué. L'Inspection de l'artillerie des bâtiments (écoles d'artillerie et de canonnage, toutes questions concernant l'artillerie navale, commandement supérieur de l'escadre de réserve, stationnée à Dantzig et composée de 8 garde-côtes) est installée à Sonderdurg, dans la baie de Kiel. L'Inspection de l'artillerie de côte et des mines est la direction du personnel affecté au service des batteries et des mines; elle s'occupe de

toutes les questions concernant l'artillerie de côte, les mines et les barrages ; l'école de télégraphie de Lehe dépend aussi de cette Inspection, dont le siège est à Cuxhaven depuis 1905.

EXAMEN CRITIQUE DES ORGANISATIONS ACTUELLES

ALLEMAGNE. — L'Empereur est un véritable ministre de la Défense nationale exerçant son action par l'intermédiaire des Cabinets militaire et naval. Aucun Conseil ne l'assiste ; il ne discute pas, il ordonne : il est Empereur de droit divin et, logiquement, il agit comme tel. Cette conception du pouvoir suprême, impériale de forme et d'essence moyenâgeuse, exige un chef permanent et militaire : elle est, en fait, inapplicable chez nous. L'omnipotence de ce chef est, d'autre part, la négation absolue de notre principe gouvernemental ; fortuitement dévolue à un incapable, elle aurait, au surplus, des conséquences désastreuses : à tous les points de vue, nous devons rejeter le système allemand.

Les progrès actuels de la Marine allemande ne sont pourtant pas contestables : comment concilier ceci et cela ? Nous occupant d'un système où tout dépend de la valeur personnelle du chef suprême, il faut, évidemment, chercher l'explication de cette anomalie dans les procédés employés par Guillaume II. En deux mots, les voici

Par de fréquentes conversations et correspondances particulières avec des officiers de marine de tous grades, l'Empereur recueille, officieusement, les avis dont il se passe officiellement. Aimant la Marine et entouré d'un Cabinet naval bien composé, il utilise pleinement l'abondante documentation qu'il a réunie; ayant pris ainsi des précautions indispensables, il peut trancher, en connaissance de cause, toutes les questions de principe. Guillaume II a la sagesse de s'en tenir là. Les ordres qu'il fait transmettre par son Cabinet naval sont toujours conçus en termes très généraux et s'adressent à des directeurs effectifs, bénéficiant d'une indépendance complète pour réaliser, au mieux, les intentions de l'Empereur.

Ceci n'est pas une méthode de commandement; c'est la méthode de commandement. Elle nécessite des chefs sachant ce qu'ils veulent et pourquoi ils doivent le vouloir, des chefs donnant des ordres précis et basés sur des réflexions préalables garantissant la possibilité de les exécuter, des chefs ayant assez de confiance en eux-même pour avoir confiance dans les autres. Elle impose une réglementation précisant le rôle de chacun et permettant à tous d'agir dans la limite de leurs attributions, sans l'intervention incessante de l'autorité supérieure. Elle entraîne des responsabilités effectives et provoque le renvoi des chefs incapables de remplir les fonctions de leur grade. Cette méthode de commandement forme des officiers; la méthode

inverse ne peut former que des fonctionnaires militaires.

Il n'est, malheureusement, pas donné à tout le monde de savoir commander ; le premier venu peut, au contraire, répondre par oui ou par non à ses subordonnés et tenir lieu d'un appareil mécanique de distribution d'ordres : la méconnaissance des nécessités militaires doit, forcément, faire prévaloir le procédé le plus commode. Pour l'appliquer, il suffit de recourir au principe séculaire et administratif de la centralisation, dont l'idéal est de réaliser un fonctionnement automatique. C'est à cela que tend notre organisation maritime. Elle ne comprend pas le principe moderne de la division du travail; elle ignore le danger d'accoutumer des militaires à dégager sans cesse leur responsabilité, en demandant à l'autorité supérieure de décider les moindres choses; elle ne sait pas que l'initiative est une qualité plutôt rare en France et qui, faute d'usage, se perd avec une incroyable rapidité. L'organisation allemande est tout autre : détestant la paperasse et reposant sur des bases scientifiques, elle proscrit l'emploi d'automates. Absolument certaine que, pour faire la guerre, il faut disposer d'hommes habitués à réfléchir et à se décider vite, l'Allemagne décentralise.

L'Allemagne accorde aux Inspections des torpilles, de l'artillerie de côte et de l'artillerie des bâtiments une autonomie qui devrait, d'après les idées françaises,

engendrer le désordre : quoique les deux premières soient, au surplus, des directions du personnel, tous ces services paraissent pourtant fonctionner très bien. Il en est de même de l'Inspection des écoles, chargée de l'instruction des officiers et sous-officiers de la Marine allemande et dirigeant, à ce titre : l'École navale à terre, l'Académie navale, l'École des officiers de pont de Wilhelmshaven et les bâtiments composant la Division des Écoles, affectée à la fois à l'instruction des mousses et des cadets.

Les stations, correspondant à nos préfectures maritimes, ne souffrent pas davantage d'être complètement confiées à des autorités (débarrassées de préoccupations administratives) ayant des pouvoirs militaires qui ne sont limités que par des règlements peu nombreux et par les attributions dévolues aux divers Inspecteurs et Commandants d'escadre. Ces chefs de station notifient, comme tous les autres directeurs effectifs, leurs besoins matériels à l'Office Impérial de la Marine, qui a pour mission d'y pourvoir. La flotte construite est ainsi partagée entre des chefs exerçant des commandements militaires et, pratiquement, le secrétaire d'État n'intervient qu'en qualité d'approvisionneur. Il n'a pas davantage à s'inquiéter de la préparation des plans de guerre, réservée au chef d'État-major général, installé à Berlin, en dehors de l'Office Impérial. Par contre, le secrétaire d'État est le chef responsable de la flotte en construction,

des services spéciaux, et de l'administration de la Marine. Tous les Départements de l'Administration Centrale relèvent, par suite, de lui et de lui seul. Il est, toutefois, admis que nombre d'affaires sont directement traitées entre les services d'action et les Départements intéressés.

Les explications précédentes suffisent pour comprendre le fonctionnement général de la Marine allemande. Elles montrent aussi qu'on peut concevoir et réaliser un ministère militaire sans une très forte centralisation. L'organisation allemande est décentralisée à l'extrême ; elle assure, en même temps, une action de commandement d'une efficacité incontestée. Ceci choque toutes nos traditions; ceci est un fait. Ne pourrions-nous pas récuser les affirmations et profiter de l'expérience d'autrui ? Nos mœurs ne s'accommoderaient pas d'une décentralisation aussi absolue qu'en Allemagne; mais elles n'imposent certes pas la centralisation non moins excessive de notre organisation maritime.

Angleterre. — En 1904, l'Angleterre a reconnu la nécessité d'organiser un ministère de la Défense nationale. Elle l'a constitué en groupant, sous la présidence du Premier ministre, les secrétaires et sous-secrétaires d'État ou assimilés, des ministères de la Marine, de la Guerre, des Colonies et de l'Inde. Ce Comité a pour mission de résoudre toutes les ques-

tions de principe intéressant la sécurité du pays. Les travaux qu'il doit fournir sont préparés et, en quelque sorte, provoqués par un état-major permanent, relevant du Premier ministre et composé de trois membres, délégués, l'un par le ministre du Trésor, l'autre par l'Amirauté et le troisième par le War-Office. Le lien entre les divers ministères est ainsi bien assuré et, comme la section permanente n'a aucun pouvoir directeur, leur autonomie n'en subsiste pas moins.

En 1904, aussi, l'Angleterre instruite par les mécomptes de la guerre du Transvaal, a établi un projet de réorganisation du ministère de la Guerre introduisant dans l'armée le système en vigueur à l'Amirauté. Aux dires des Anglais, ce système est absolument logique. « Les principes sur lesquels il est basé offrent beaucoup d'analogie avec ceux qui régissent les grandes entreprises industrielles. Il a réussi à inspirer confiance à la Marine et à la Nation. » A nous de voir si ces éloges sont justifiés.

Toutes les questions générales concernant la Marine sont soumises au Conseil d'Amirauté, qui se réunit au moins une fois par semaine et plus souvent au besoin. Les décisions de principe ayant été arrêtées en séance, les membres du Conseil se partagent ensuite le haut commandement de la Marine. Le Premier Lord, membre du gouvernement et seul responsable devant le Parlement, assume la direction générale de l'Amirauté et distribue l'avancement et les

postes de choix. Le Premier Lord à la mer dirige la flotte construite avec l'aide du Second Lord à la mer, spécialement chargé du personnel marin, et du Quatrième Lord à la mer, qui s'occupe des approvisionnements et des transports. Au point de vue de la préparation de la guerre, le Premier Lord à la mer est assisté par le « Naval Intelligence Department » dont les attributions sont telles qu'il ne peut s'immiscer dans les travaux des autres Départements ministériels. Pour toutes les affaires d'une grande importance, le Premier Lord à la mer doit être consulté par les autres membres de l'Amirauté ; ceux-ci ont, par ailleurs, toujours le droit de communiquer directement avec le Premier Lord. La flotte en construction relève exclusivement du Lord Controller. Les travaux hydrauliques et le contrôle financier sont, d'autre part, respectivement dirigés par le Lord civil et par le Secrétaire parlementaire. Le Secrétaire permanent de l'Amirauté est, enfin, chargé du secrétariat général et du contrôle des travaux de l'Administration centrale.

Sur quelques points de détail, cette organisation prête le flanc à la critique. Globalement, elle est excellente, parce qu'elle découle de cinq idées simples et évidentes : 1° le régime parlementaire exige que le véritable chef d'un ministère disparaisse avec le gouvernement dont il fait partie : le Premier Lord est un homme politique ; 2° ce Premier Lord ne possède

pas l'omniscience ; il peut, même, n'avoir aucune connaissance technique : il prend, comme conseillers techniques, les spécialistes qui lui inspirent le plus de confiance ; 3° les questions maritimes sont devenues très complexes et nul ne saurait prétendre les connaître toutes également bien : l'Amirauté comporte des services distincts et le Premier Lord en confie la direction aux collaborateurs qu'il a choisis, en s'efforçant de mettre partout « the right man in the right place » ; 4° la division du travail doit être telle que chaque directeur puisse s'acquitter de sa tâche courante sans être gêné par ses collègues : il faut pour cela que tous les services soient à la fois pourvus de personnel, de matériel et d'argent ; 5° mais, pour éviter le désordre et les mesures contradictoires, il est nécessaire de s'entendre sur le but à poursuivre et sur les moyens généraux à employer pour l'atteindre : toutes les affaires d'une réelle importance ou intéressant plusieurs directions sont traitées en Conseil des directeurs ; la discussion permet de déterminer, en connaissance de cause, la solution à leur donner.

Tout cela est parfaitement raisonnable et, quand on veut procéder à l'opposé, on aboutit à des impossibilités matérielles. L'histoire de l'Amirauté en donne la preuve. Après une série ininterrompue de révolutions maritimes, Sir James Graham s'avisa, en 1832, de répartir la besogne entre les membres du Conseil d'Amirauté et de leur imposer deux obligations :

recourir à des ententes verbales pour les questions de détail ; se réunir pour discuter les questions générales. A partir de ce moment, l'organisation de la Marine anglaise a pu se transformer, peu à peu, en donnant toute satisfaction au pays, sauf de 1869 à 1872. On voulut, alors, s'écarter des principes posés par Sir James Graham et supprimer les réunions du Conseil d'Amirauté : aussitôt le désordre commence. Pour l'éviter, on crée un chef d'État-major général, sorte de doublure du Premier Lord, ayant pour mission d'assurer la coordination des travaux de l'Amirauté : l'expérience prouve l'impuissance de ce nouveau rouage et, après une enquête parlementaire, un décret rétablit l'ancien état de choses, en le modernisant.

Ces faits contredisent, absolument, les principes sur lesquels repose notre organisation. Plaignons nos principes et débarrassons-nous en.

États-Unis. — L'Angleterre n'a pas le monopole d'une organisation maritime comportant un Comité de directeurs et des directions autonomes. Aux États-Unis, le Board of Construction remplit le rôle dévolu au Conseil d'Amirauté en Angleterre, pour tout ce qui a trait aux refontes et aux constructions neuves. Les questions de stratégie sont, par contre, du ressort du « General Board »; mais l'autonomie des chefs des Bureaux américains est de tout à fait comparable à celle des membres du Conseil d'Amirauté. En un

mot, les axiomes régissant le haut commandement ne diffèrent que par des nuances.

Pour mettre en évidence toutes ces analogies, il suffit de citer quelques extraits d'un projet de loi de 1904, portant création d'un État-major général autonome. « Je pense, disait le Secrétaire de la Marine dans son exposé des motifs, que nous pouvons affirmer en toute certitude... que la personnalité placée à la tête de la Marine, sous l'autorité du Président, qui exerce le commandement en chef, est et doit être un civil. Ce civil doit être responsable non seulement vis-à-vis du Président, mais aussi vis-à-vis du Congrès et du pays de l'administration de l'établissement maritime... En conséquence, il me paraît aussi utile pour lui qu'indispensable pour les intérêts de la Nation qu'il ait à sa disposition tous les instruments nécessaires pour remplir les hautes fonctions que la loi lui assigne. Naturellement, il doit toujours être aidé pour tout ce qui a trait aux connaissances d'ordre technique. Il serait bien à plaindre s'il se mettait jamais en tête qu'il est un militaire et qu'il peut juger les questions techniques aussi bien qu'un homme qui a passé toute sa vie à les étudier. Il ne peut pas faire de plans de guerre... ni savoir comment on doit entraîner les hommes, ni connaître les meilleurs moyens de développer les connaissances des officiers et de les utiliser... Il ne suffit pas qu'il puisse recourir à une foule d'officiers prêts à le con-

seiller quand il le désire. Il faut que ces officiers soient ceux-là mêmes qui sont expressément chargés d'étudier les questions militaires et qui assument l'entière responsabilité des avis qu'ils donnent... Il y a une différence considérable dans la valeur d'un avis, suivant qu'il émane d'une autorité responsable ou non... et une expérience universelle a prouvé qu'aucun avis n'a jamais rien valu quand il n'a pas été donné par des conseillers responsables. »

Comme conclusion, le Secrétaire de la Marine faisait remarquer qu'il disposait d'un conseiller technique responsable dans toutes les branches, sauf pour la tactique et la stratégie : il demandait au Congrès de combler cette grave lacune. Cet appel a été entendu : le « General Board » existe aujourd'hui.

Voilà ce qu'on pense, et comment on agit aux États-Unis. Heureux États-Unis !

ITALIE. — La conception parlementaire qui régit le haut commandement anglais et américain est appliquée en Italie. Par une anomalie de prime abord inconcevable, le véritable chef d'État-major général [1] ne fait pourtant pas partie du Comité des directeurs. Ceci tient à l'erreur commise par l'Italie le jour où, négligeant les nécessités politiques, elle a voulu doter

[1] L'officier général portant ce titre dirige le Bureau d'état-major, et relève, à coup sûr, du ministre ; mais il dépend aussi, non moins formellement, de l'amiral de la flotte italienne et n'est, par suite, qu'un sous-chef d'État-major général.

sa Marine d'un chef suprême permanent. Le duc de Gênes a, comme amiralissime, des attributions telles que sa volonté devrait exercer une influence prépondérante sur tous les services de la Marine ; le ministre n'en demeure pas moins, légalement, le véritable chef de la Marine : par la force des choses les pouvoirs du duc de Gênes sont illusoires ; ceux du ministre n'ont pas cessé d'être réels.

L'extension du rôle du chef d'État-major général provient, en Italie, du désir irréfléchi de conférer à un membre de la famille royale des fonctions de surministre. Elle est due, en France, à une idée préconçue. Nous admettons que, pour préparer la guerre, il faut examiner toutes les questions militaires traitées par le Département. Les deux pays ont ainsi réduit les attributions de l'État-major général qui, chargé d'une trop lourde tâche, en arrive fatalement à négliger la sienne propre et à exercer sur l'ensemble un contrôle plus ou moins fictif.

En Allemagne, en Angleterre et aux États-Unis, on procède tout autrement : l'État-major général s'occupe, exclusivement, de la préparation intellectuelle de la guerre ; n'étant pas absorbé par ailleurs, il peut effectivement remplir sa mission. Le bon sens et l'expérience condamnent le système franco-italien. Aucun homme n'est capable de mener de front l'élaboration de tous les règlements militaires, l'établissement des plans d'opérations et les études concernant

la flotte future, avec l'examen de l'ensemble des questions intéressant la flotte construite et ses points d'appui. Ceci exige des solutions immédiates, cela peut toujours être remis au lendemain : le cumul des deux rôles permet d'administrer une Marine; il ne permet pas de la tenir prête à entrer en campagne un jour quelconque.

France. — A cette première et très grave erreur, la France en ajoute plusieurs autres, non moins graves.

Elle ne confie pas, comme les trois pays précédents, la direction générale du ministère à un Comité de directeurs, présidé par un ministre imposant sa volonté après discussion. Qu'il s'agisse de questions générales ou de service courant, le ministre est toujours le seul lien entre les directeurs. C'est le même principe qu'en Allemagne, mais nous réprouvons le correctif qu'elle emploie : nous ne voulons pas pratiquer une décentralisation qui, — laissant aux directeurs le soin d'exécuter des ordres généraux du pouvoir suprême, — créerait des responsabilités effectives, pour tous, et d'importance variable, suivant le rang occupé par chacun dans l'échelle hiérarchique.

Notre Administration centrale comporte presque autant d'officiers de marine que celles des autres pays, mais les grades et les emplois sont très différents. Nous avons à Paris plus d'officiers généraux

et de lieutenants de vaisseau qu'à Londres et à Berlin; nous y avons aussi beaucoup moins d'officiers supérieurs. A l'étranger, les officiers généraux et supérieurs sont des chefs de service ; en France ils sont presque tous membres de Conseils consultatifs : ailleurs, ces officiers agissent ; chez nous, ils émettent des avis.

Nous appliquons la division du travail à rebours. Les Constructions navales constituent un tout : les services des coques (machines comprises) et de l'artillerie sont indépendants l'un de l'autre. Naguère il en était de même pour les torpilles. Et pourtant, n'est-il pas évident que, pour diriger la construction, il faut recourir à un ingénieur connaissant les moyens pratiques de loger l'armement voulu dans la coque prévue ? De même, n'est-ce pas aux marins qu'incombe le soin de présider à l'établissement des plans des bâtiments ? Peut-on admettre que le service de l'artillerie, dirigé par un artilleur de terre, ait toute latitude ponr déterminer le mode d'installation de l'artillerie à bord ? Entrevoit-on la possibilité de confier à la Section technique, dirigée par un ingénieur des Constructions navales, la tâche de pourvoir à toutes les nécessités militaires, dont il faut tenir compte dans un plan de bâtiment ? Ces conceptions, si singulières, sont fort fort prisées en France et là seulement : sous réserve du contrôle illusoire du chef d'État-major, surchargé de besogne par ailleurs,

les officiers de marine ne s'occupent des plans de bâtiments que pendant quelques heures, au Conseil supérieur de la Marine ou au Comité technique.

Il est juste d'ajouter que, si l'exemple des marines allemande, américaine et anglaise n'a pas encore provoqué la disparition de nos Conseils consultatifs, nous commençons, du moins, à simplifier notre organisation maritime. Tel a été le but du décret du 28 juillet 1905, supprimant le service central des torpilles et de l'électricité. Les attributions de ce service ont été réparties entre la direction des Constructions navales et celle de l'Artillerie. Le rattachement de la Section technique à la direction des Constructions navales avait antérieurement (7 mai 1905) réalisé une simplification non moins certaine, mais moins heureuse peut-être. Entre les deux services, le lien est tellement ténu qu'il s'évanouit dès que la Marine fait appel à l'industrie privée.

Il n'en serait pas de même, si la Section technique, productrice de plans dont l'exécution peut être confiée ou non à la direction des Constructions navales, relevait de la direction des Conceptions militaires, autrement dit de l'État-major général. Cette solution paraît choquante, de prime abord. A la réflexion, elle offre pourtant le double avantage de substituer, à l'action d'un Conseil consultatif, celle d'un chef de service responsable et de préparer l'avenir, en multipliant les rapports intellectuels entre les ingénieurs

et les officiers de marine. Un autre changement, bien plus évident, est également désirable : ingénieurs et officiers canonniers s'accordent à souhaiter la suppression de l'autonomie de la direction de l'Artillerie.

Malgré les progrès réalisés, l'enchevêtrement de nos services maritimes est encore tel que la plupart des affaires exigent d'incessantes et interminables ententes préalables : dans notre ministère, on s'écrit, on s'écrit éperdument. A l'étranger, on préfère noircir beaucoup moins de papier : voulant réaliser, au plus tôt, des décisions rapidement prises, nos rivaux se sont efforcés de créer des directions autonomes. Notre système centralisateur est peut-être admirable, au point de vue administratif, mais certainement néfaste, par ailleurs : en France, la bonne volonté de tous parvient à assurer le service courant ; elle est impuissante à traiter, dans les délais voulus, les questions militaires les plus importantes.

Il y aurait encore plusieurs critiques à formuler. Mais, en rapprochant ces observations de l'organisation du haut commandement dans les autres Marines, on admettra, je pense, la nécessité d'abandonner nos vénérables errements et la possibilité d'emprunter à nos rivaux des procédés beaucoup plus rationnels. Pour fixer les idées, voici le résumé du système qui nous paraît être imposé par l'étude comparative des marines étrangères et par l'examen méthodique de nos propres besoins.

Un ministre civil ; un Comité de directeurs, remplaçant tous nos Conseils consultatifs éclectiques et remplissant le même office que le Conseil d'Amirauté, en travaillant de la même manière ; des Directions générales autonomes, personnellement dirigées par ces directeurs, tous au choix du ministre.

Tout ce qui a été déjà dit justifie le principe de l'organisation précédente. Reste à savoir s'il est possible de constituer des Directions autonomes. La répartition suivante [1] prouve que l'emploi de sept directeurs serait à la fois nécessaire et suffisant pour assurer cette autonomie.

Inspection générale (Direction générale de l'instruction du personnel, ne comportant que deux ou trois officiers, auxiliaires d'un Inspecteur général fréquemment en tournée, dont le rôle consisterait : 1° à contrôler l'exécution des règlements élaborés par l'État-major général, au sujet du fonctionnement technique de toutes nos écoles ; 2° à assurer l'uniformité de l'entraînement de toutes nos forces métropolitaines, Algérie-Tunisie comprises).

Etat-major général (Direction des conceptions militaires, chargée de se renseigner sur les marines

[1] Nous ne nous occuperons pas de la Direction de la marine marchande, qui est tout à fait isolée au ministère de la Marine et relève normalement du ministère du Commerce et de l'Industrie : l'exemple des marines allemande et anglaise autorise cette simplification ; l'étude complète de la question de l'Inscription maritime en fait ressortir la nécessité.

étrangères et d'arrêter le programme des essais de toute nature à entreprendre en France ; recevant, après annotation de l'Inspecteur général, tous rapports sur les manœuvres, exercices et résultats obtenus dans les écoles, défenses mobiles et escadres ; puisant, dans toute cette documentation, les éléments des règlements militaires et plans d'opérations en temps de guerre, ainsi que des plans complets des bâtiments, établis par la Section technique, rattachée à l'État-major général).

Direction de la flotte construite (Pourvoyeur général de la flotte construite, dont elle satisfait les besoins en hommes, en argent et en matériel ; s'adressant à ce dernier point de vue, soit à l'industrie privée, soit à la Direction de la construction).

Direction de la construction (Direction de la construction des coques, des machines, de l'artillerie et des torpilles ; exécutrice *ne varietur* des plans de constructions neuves et refontes arrêtés par l'État-major général et approuvés par le ministre ; remplissant, vis-à-vis de la flotte construite, le rôle d'un établissement industriel, apte à pourvoir à toutes les demandes et toujours à sa disposition).

Direction des points d'appui (S'occupant de tout ce qui intéresse la défense et les ressources de nos points d'appui métropolitains et d'outre-mer).

Direction du contrôle (Direction financière centralisant la comptabilité de toutes les directions et vérifiant l'emploi légal des crédits).

Secrétariat général (Administration centrale ; contrôle de l'exécution des décisions prises en Comité des directeurs ; mouvements des bâtiments en temps de paix ; préparation des nominations et promotions ; affaires politiques et contentieuses).

Comme toutes les solutions préconisées dans cet ouvrage, celle-ci n'a qu'une valeur indicative. Prêt à admettre qu'elle gagnerait à être amendée, nous sommes beaucoup moins disposé à l'abandonner sur deux points essentiels : la réalisation de l'autonomie des Directions ; l'intervention incessante d'un Comité de directeurs.

On ne saurait se dissimuler la difficulté de trouver un système de commandement, à la fois solide et approprié à notre état politique. Dans son *Histoire de l'Europe contemporaine*, M. Seignobos fait très nettement ressortir l'opposition existant entre le régime démocratique, où le pouvoir vient d'en bas, et le fonctionnement des services de l'État, où le pouvoir s'exerce de haut en bas. L'opposition entre les deux principes étant absolue, il paraît grandement dangereux de la tenir pour négligeable. On ne s'en inquiète pourtant pas, quand on veut faire remplir l'office de cerveau de l'organisme maritime par des Conseils permanents. Il en va tout autrement, si l'on utilise un Comité de directeurs, dont les membres, non permanents, sont tous au choix du ministre en fonctions. Ce système concilie les nécessités militaires avec le

besoin non moins impérieux d'assurer l'autorité effective du chef du Département ; le délégué de la Nation peut ainsi accomplir intégralement sa tâche, par une méthode logique et conforme à nos usages parlementaires.

N'est-il pas humain au surplus, qu'un homme, disposé à écouter les avis de quelques collaborateurs choisis par lui, accepte beaucoup moins aisément les décisions de Conseils anonymes, comportant de nombreux membres, qui peuvent tous être inconnus de lui ? Ne voit-on pas encore que, si cette défiance existait à un certain moment, — et l'hypothèse n'a rien de chimérique — l'inexistence d'un Comité de directeurs aurait pour résultat de nous doter d'un ministère de la Marine fonctionnant officiellement, sans le concours d'un seul officier de marine ? Comment enfin peut-on concevoir qu'un Comité de directeurs autonomes, intimement associés à notre vie maritime et sachant faire travailler leurs subordonnés, serait moins compétent que nos Conseils consultatifs ? Les membres de ces Conseils sont isolés dans leurs bureaux ou remplissent d'autres fonctions importantes : est-il logique de confier la solution des grands problèmes maritimes à des officiers placés dans des conditions détestables pour suivre de près l'évolution des marines française et étrangères ?

Du long commentaire du chapitre II, une conclusion générale se dégage : par la réduction du nombre

des rouages de l'Administration centrale, par la spécialisation et le rajeunissement du Comité technique, par les excellentes méthodes de travail imposées à ce Comité et au Conseil supérieur, — les décrets du 21 avril 1905 ont indiscutablement modifié notre organisation dans un sens très favorable; la création d'un Comité de directeurs, d'une Inspection générale militaire et d'un véritable État-major général l'auraient rendue bien meilleure encore.

CHAPITRE III

EFFECTIFS ET RECRUTEMENT DU PERSONNEL SUBALTERNE

RENSEIGNEMENTS SUR LE RECRUTEMENT DANS LES PAYS AYANT EXCLUSIVEMENT RECOURS A L'ENGAGEMENT VOLONTAIRE

ANGLETERRE. — En principe, tout homme âgé de dix-huit à cinquante ans peut contracter un engagement dans la Marine ; en fait, ce mode de recrutement constitue l'exception. Le personnel de la marine anglaise provient presque entièrement : soit des « youths », soit surtout des mousses (boys). Les premiers sont des jeunes gens, ayant plus de seize ans et neuf mois, qui servent en qualité de mousses de 2e classe pendant les trois premiers mois de service, puis comme mousses de 1re classe jusqu'à dix-huit ans. Ils deviennent alors matelots (ordinary seamen). Les mousses sont incorporés dans la Marine, entre quinze ans neuf mois et seize ans neuf mois, comme mousses de 1re classe, s'ils proviennent des Écoles des mousses de la marine marchande, et, comme mousses de 2e classe, dans le cas contraire. L'instruction des mousses de 2e classe comporte sept mois sur les pon-

Tableau des effectifs (gradés et matelots).

PAYS	EFFECTIFS prévus pour l'exercice 1905-1906.	RÉSERVES NAVALES	EFFECTIFS nécessaires pour armer la totalité des bâtiments réellement utilisables en temps de guerre, le 1er janv. 1906.
Angleterre	122 500 hommes, dont 4 000 mousses et 19 500 « marines », fournissant aux bâtiments des détachements, qui concourent à tous les services du bord.	Royal Fleet Reserve (Classe A : 13 100 pensionnés pour longs services, âgés de 35 à 50 ans ; classe B : 3 500 non pensionnés, ayant servi dans la Marine pendant 5 ans au moins ; classe C : 3 000 ouvriers de profession des arsenaux) soit, au total : 19 600 hommes. Royal naval Reserve (pêcheurs et marins de la marine marchande n'ayant fait aucun service actif, mais astreints à 28 jours d'exercices par an : 26 000). Royal Naval Volunteer Reserve (inférieure à la Naval Reserve : 3 600 exercés). Réserve navale des colonies : 1 003.	122 000 hommes.
Allemagne	38 000 h., dont environ 4 000 affectés à la défense des côtes et 1 000 mousses.	Réserve (4 ans) : 20 000 hommes. Seewher (12 ans) : 50 000 hommes environ, qui seront utilisés à terre.	40 000 hommes.
Etats-Unis.	37 000 marins, dont 2 500 apprentis-marins. En outre, 8 700 « marines » contribuent à l'armement des bâtiments.	Milices : environ 6 000 hommes n'ayant fait, en général, aucun service militaire et astreints (très irrégulièrement) à de courtes périodes d'exercices.	32 000 hommes.
Italie.	25 500 h., dont environ 7 000 affectés à la branche cotière (défense des côtes et service à terre) et 600 mousses.	Congé illimité 8 ans . . . { instruits : 18 000. non instruits : 17000. Réserve navale (7 ans) : 50 000.	26 000 hommes.
France.	52 000 hommes, dont 6 000 environ à terre et 800 mousses.	Réservistes et inscrits de moins de 35 ans : 40 000, dont 7 000 affectés aux batteries de côte. Inscrits âgés de plus de 35 ans : 30 000, qui ne seront utilisés ni à bord ni à terre.	52 000 hommes.

N. B. — Le nombre d'hommes employés dans les services à terre varie avec l'organisation des diverses marines : pour prendre un terme de comparaison commun à toutes, les effectifs de temps de guerre ne tiennent compte que des besoins du service à la mer.

tons-écoles ou dans les écoles à terre et à bord de leurs annexes. Promus alors à la 1re classe, les mousses reçoivent l'entraînement suivant : cours de machines de cinq semaines; de canonnage de trois mois; d'instruction pratique, d'école de pointage et de tir au canon pendant six semaines, sur une annexe à la mer. A la fin de cette période, retour dans les Dépôts. Après tous ces stages, les mousses sont nommés matelots et disponibles à l'embarquement.

En dehors des mousses-matelots, il existe des mousses-mécaniciens qui, après quatre ans d'instruction dans la Fleet Reserve, embarquent comme sous-officiers. Les engagements ne comptent, pour toutes les catégories, qu'à partir de l'âge de dix-huit ans ; ils sont à long terme (continuous service : douze ans) ou à court terme (non continuous service : cinq ans). Le nombre des engagements à court terme, autrefois très faible, a été accru pour assurer le recrutement de la Royal Fleet Reserve. Après les douze premières années de service, le marin anglais peut se rengager pour dix ans; il a droit à une pension de retraite à l'expiration de ces dix nouvelles années, mais il a intérêt à rester au service jusqu'à l'âge de cinquante ans.

États-Unis. — Après un examen pratique, les marins de profession de vingt et un à trente-cinq ans peuvent être admis dans la Marine en qualité de

marins ou de marins ordinaires, suivant la durée des embarquements antérieurs. Dans les mêmes limites d'âge, des épreuves théoriques et pratiques sont simplement exigées des mécaniciens, chauffeurs et ouvriers de profession qui désirent se faire enrôler. Ces deux sources de recrutement fournissent un très faible contingent. Jusqu'en 1904, le personnel de la marine américaine provenait, en réalité, des apprentis marins de l'intérieur (landsmen for training) ou du littoral (apprentice 3rd class). Depuis 1905, les landsmen et les apprentices ont été fusionnés. Tout le personnel est maintenant recruté entre dix-sept et dix-huit ans et incorporé en qualité d' « apprentice seaman ». L'entraînement des « apprentice seamen » dure un an ; il est donné, partie à terre, dans les « training stations », partie à la mer, sur les « training ships ».

Aujourd'hui comme hier, les rengagements ont une durée de quatre ans ; ils donnent lieu à des primes, si l'intéressé n'a pas quitté le service depuis plus de quatre mois. Sauf les cas d'infirmité ou de mauvais état de santé, donnant droit à des pensions après dix ans ou vingt ans de services, il faut avoir trente ans de services et cinquante ans d'âge pour toucher une retraite.

RENSEIGNEMENTS SUR LE RECRUTEMENT DANS LES PAYS APPLIQUANT LE PRINCIPE DU SERVICE OBLIGATOIRE

Allemagne. — Recrutement commun pour l'Armée et la Marine; envoi dans la Marine des marins de profession (1/3 environ du contingent) et des Prussiens, Alsaciens-Lorrains et Bavarois jugés les plus aptes à rendre des services à bord des bâtiments de guerre (suivant les besoins, les autres pays d'Empire fourniront, tour à tour, du personnel à la Marine). Levée à date fixe. Durée du service obligatoire de trois ans, pendant lesquels les hommes touchent des soldes très réduites et ne peuvent devenir ni brevetés ni gradés. École des mousses servant de pépinière pour les gradés. Constitution d'un cadre de réserve par des engagements volontaires de un, trois ou quatre ans. Les volontaires d'un an sont des marins de profession, quittant la Marine comme officiers ou sous-officiers de réserve, après avoir été l'objet d'un entraînement intensif. Rengagements avec primes importantes. Pension de retraite après dix-huit ans de service dans la marine de l'État.

Italie. — Recrutement spécial pour la Marine, analogue à notre Inscription maritime, mais fournissant un excédent de ressources très considérable (plus de 11 000 hommes en 1904, sur lesquels 4 500 seulement ont été incorporés). Levée à date fixe. Durée du

service obligatoire de quatre ans (dès la levée, une partie du contingent est envoyé en congé illimité pour raison budgétaire, une autre partie est exemptée de tout service et immédiatement versée dans la réserve navale). Engagement volontaire de quatre ans normalement et de six ans pour les engagés admis dans les Écoles de spécialité. École des mousses servant de pépinière pour les gradés. Rengagement de six ans avec prime de 300 francs. Pension de retraite après vingt-cinq ans de services dans la Marine de l'État.

France. — Inscription maritime. Levée à date variable, au gré de l'inscrit. Durée pratique du service obligatoire : de quarante-deux à quarante-huit mois pour les 2/3 des inscrits et de douze mois ou de zéro mois pour l'autre tiers. Engagements volontaires de trois, quatre ou cinq ans et à long terme. École des mousses servant de pépinière pour les gradés. Rengagements de trois ans avec primes de 50 à 300 francs, suivant les spécialités. Pension de retraite après vingt-cinq ans de présence sous les drapeaux. Pension de retraite, presque entièrement soldée par le budget de la Défense nationale maritime, pour les inscrits n'ayant pas acquis de droits à la retraite dans la Marine de guerre, mais réunissant, à cinquante ans d'âge, vingt-cinq années d'embarquement, temps de service à l'État compris.

DISCUSSION DE LA QUESTION DU RECRUTEMENT

On a dit souvent que la marine française disposait de très importantes réserves, grâce à l'Inscription maritime : c'est imputer à notre mode de recrutement un avantage ne lui appartenant pas en propre et commun à tous les pays qui, sous une forme quelconque, appliquent le service obligatoire. Le tableau des effectifs en témoigne et un calcul élémentaire le prouve. Après une période d'activité de trois on quatre ans, les marins allemands, italiens et français restent à la disposition de l'État pendant quinze à vingt ans ; le complément de personnel nécessaire pour mobiliser une flotte n'atteint nulle part le septième de son effectif de temps de paix : le service obligatoire a l'inéluctable effet d'assurer la constitution automatique de réserves navales, tellement abondantes qu'on doit partout les réduire, sinon en principe, du moins en fait. C'est ainsi que la marine française renonce, d'avance et avec raison[1], à utiliser les 30 000 inscrits âgés de plus de trente-cinq ans ; c'est ainsi encore que l'Italie adjoindra sa réserve navale à son armée territoriale ; c'est ainsi enfin qu'aucun homme de la

[1] Il est, en effet, matériellement impossible de prévoir l'emploi des inscrits de dix-huit à vingt ans et de trente-cinq ans à cinquante ans. Des mesures très précises accusent d'ailleurs cette double certitude, d'où découle une conséquence intéressante : la période d'assujettissement des inscrits est de trente-deux ans, en principe, et de quinze ans, en fait.

« Seewehr » allemande ne servira à bord des bâtiments.

Pour avoir des réserves navales, les pays recourant exclusivement à l'engagement volontaire sont, au contraire, obligés de les organiser de toutes pièces et de les payer, même en temps de paix. Ces inconvénients sont aggravés par la crainte légitime de ne pas avoir les réservistes sous la main au moment voulu. Tout bien pesé, l'Angleterre et les États-Unis ont, par suite, avantage à entretenir normalement des effectifs suffisants pour les besoins du temps de guerre. Malheureusement pour les deux pays, cette brillante solution du problème de la mobilisation cessera bientôt d'être applicable.

Ayant à peu près atteint la limite des ressources que l'engagement volontaire peut lui fournir, l'Angleterre s'est d'abord résignée à enrôler des hommes qu'elle aurait refusés autrefois. A ce premier sacrifice, elle ajoute, dès maintenant, celui d'escompter le recours au très médiocre appoint des réserves volontaires. L'avenir est encore plus inquiétant pour les États-Unis : l'effectif budgétaire n'a jamais pu être atteint ; les gradés et marins quittant la marine sont, tous les ans, très nombreux. Avant peu, la marine américaine aura pourtant besoin de 60 000 hommes, soit le double de l'effectif péniblement constitué en 1904.

En limitant aux effectifs de réserve la comparaison entre les pays de service obligatoire et d'engagement volontaire, la situation maritime de l'Angleterre et des

États-Unis paraît mauvaise ; si l'on ne s'en tient pas là, l'impression se modifie. On s'aperçoit, en effet, que les conséquences des deux modes de recrutement sont toujours opposées comme leur principe même. L'engagement volontaire est onéreux et aléatoire, le service obligatoire est économique et sûr ; l'engagement volontaire conduit à entretenir, d'une manière permanente, un personnel considérable, composé d'engagés à long terme ou de rengagés, le service obligatoire pousse à réduire les effectifs du temps de paix et à se servir d'hommes passant en réserve après une période d'activité de trois ou quatre ans ; pour la mobilisation de la flotte, l'engagement volontaire assure une inappréciable supériorité au début des hostilités, le service obligatoire en fournit qui croissent avec la durée de la guerre...

Ces contrastes expliquent pourquoi l'Allemagne et l'Italie tendent, de plus en plus, à accroître les effectifs de temps de paix et à embarquer, en temps de guerre, un très faible contingent de réservistes. Comme l'Angleterre et les États-Unis, les deux pays veulent se mettre à l'abri de toute surprise et être prêts à pratiquer l'offensive, dès la première heure. Les marines allemande et italienne sacrifient ainsi une partie des avantages inhérents au service obligatoire ; en même temps, elles augmentent beaucoup, et relativement à bon compte, leur puissance navale : ceci compense largement cela.

L'examen des procédés employés par l'Allemagne pour atteindre le but poursuivi montrera combien toutes les questions de personnel sont intimement liées les unes aux autres. Ils confirment un fait : la Marine est un bloc ; c'est par des idées d'ensemble et non en essayant de résoudre, au jour le jour, quelques petits problèmes, considérés isolément, que l'on peut obtenir un bon rendement militaire. Poussés par une ingéniosité nous inspirant le goût des études de détails, nous avons bien souvent méconnu cette nécessité. Il serait grand temps de s'intéresser aux questions générales. Aussitôt quelques évidences illumineraient nos discussions maritimes.

Nous cesserions alors de nous singulariser à de trop nombreux points de vue, particulièrement en matière de recrutement. Contrairement à l'Allemagne et à l'Italie, nous payons des retraites ouvrières sur le budget de la Défense nationale ; nous réprouvons le service à court terme, en l'admettant pourtant pour le cinquième environ de nos inscrits ; nous laissons enfin à tous nos inscrits le soin de fixer la date de leur arrivée au service. Tout cela est fâcheux, à coup sûr. De quelle utilité peut-il être d'imposer à certains inscrits une année de service dans la Marine ? Pourquoi ne les verse-t-on pas à la Guerre, puisqu'ils sont destinés à armer des batteries de côte ? L'échelonnement des admissions et, en conséquence, des congédiements est plutôt commode pour nos

administrateurs. Mais il nous vaut de ne pouvoir effectivement utiliser notre personnel qu'après un délai d'un an en moyenne et de désorganiser quotidiennement nos bâtiments armés : ne devons-nous pas avouer que la levée à date variable est un contresens militaire ?

En comparant les solutions allemande et française, on est bien vite fixé sur leur valeur relative. Le recrutement unique fait pleinement bénéficier l'Allemagne des avantages théoriques du service obligatoire : faible prix de revient des recrues ; mêmes facilités que nous pour l'incorporation de tous les professionnels maritimes dans la flotte ; certitude de pouvoir compléter le contingent, si considérable qu'il devienne, avec d'autres hommes convenablement choisis. Sans parler des charges directes et indirectes qu'elle impose au pays (plus de 25 millions certainement et probablement plus de 50), l'Inscription maritime aboutit à des résultats diamétralement opposés. Nous octroyons aux inscrits des soldes élevées, même pendant les deux premières années de service, pourtant dues par tous les Français ; nous ne pouvons compter que sur l'engagement volontaire pour recruter un complément de personnel, s'élevant déjà aux 4/9 de notre contingent annuel. Notre système est vraiment tout à fait ingénieux.

Nous nous félicitons d'avoir agrandi le territoire national par des conquêtes coloniales, mais, oubliant

aussitôt que, pour les défendre, il faut se résigner à traverser la mer, nous nous révoltons à la pensée d'imposer le service obligatoire dans la marine de guerre. Pratiquement, la courte durée du service militaire empêcherait d'affecter les recrues de la Marine aux flottilles coloniales; forcément utilisées, soit dans nos ports de France et d'Algérie-Tunisie, soit dans nos forces navales métropolitaines, soit dans des divisions volantes naviguant sans cesse au large, ces recrues vivraient dans des conditions hygiéniques supérieures à celles des casernes : tout cela importe peu, puisque, d'après la légende, tout Français transformé en marin est un homme perdu. Il doit être entendu que lorsqu'il s'agit de Marine, la logique perd ses droits : la tradition répond à tout.

En voulez-vous une nouvelle preuve? Il est assez naturel de chercher à chiffrer le prix de revient d'un mode de recrutement et ses conséquences générales. On n'y manque jamais, quand on discute une loi sur le recrutement de l'Armée. Pour la Marine, ces soucis matériels s'évanouissent. Envisageant le recrutement maritime à un point de vue abstrait, nous négligeons de sommer les millions absorbés par l'Inscription maritime. Nous désintéressant des répercussions économiques et sociales de cette institution, nous refusons aussi de nous demander si elle favorise le développement de notre Marine marchande et s'il est admissible — au moment même où la Nation veut faire des sacri-

fices, considérables mais nécessaires, pour assurer des retraites ouvrières à tous les travailleurs — de vouloir maintenir au profit de certains d'entre eux un régime spécial et très onéreux.

Les anomalies de notre système actuel de recrutement sont, en résumé, très gênantes pour la Marine et encore plus fâcheuses peut-être pour la Nation. Malheureusement, une réforme complète ne deviendra possible que le jour où les Français de l'intérieur auront compris qu'il leur en coûte fort cher de se désintéresser des questions maritimes. En attendant, un projet de loi, qui sera probablement voté en 1906, aura fait disparaître ou atténué, tout au moins, les inconvénients militaires de l'Inscription maritime. Nous admettrons désormais que l'impôt du sang est exigible, même sur le littoral : les économies réalisées sur les soldes des inscrits satisfaisant strictement aux obligations militaires serviront à améliorer la situation de ceux qui contracteront un engagement complémentaire de deux ans. Plus généralement, le projet de loi tend à faciliter de toutes manières le recrutement des rengagés et à débarrasser la Marine des inscrits dont on ne saurait trouver l'emploi dans la flotte actuelle. L'armée de mer y gagnera de ne plus entretenir des inutilités ; l'armée de terre bénéficiera d'un surcroît de contingent, parfaitement utilisable en temps de paix comme en temps de guerre. Tout cela est fort bien.

Le projet de loi prévoit une troisième mesure générale beaucoup moins heureuse que les précédentes. L'introduction de la levée trimestrielle ou tri-annuelle ne suggérerait aucune critique, s'il suffisait d'abandonner la levée permanente pour mettre un terme à des maux dont notre puissance navale a cruellement souffert. Mais il n'en est rien. Il faut encore fixer les époques des levées, en se basant sur un examen approfondi de toutes les questions relatives à l'instruction générale de la flotte. Envisagée à ce point de vue, la levée trimestrielle ou tri-annuelle ne répond à aucune réalité militaire.

Il n'en va pas de même de la levée semestrielle : c'est la seule que l'on puisse faire concorder avec les durées des périodes d'instruction dans toutes nos écoles de spécialité et dans nos forces navales métropolitaines ; c'est la seule, qui permette de substituer à des écoles préparatoires, grevant lourdement le budget, l'embarquement des recrues sur des unités de combat, où les mêmes cadres les instruiraient, depuis l'incorporation jusqu'à l'expiration de la période du service obligatoire ; c'est la seule qui garantisse l'armement permanent de notre flotte de combat. Le dernier avantage primant tous les autres, le chapitre consacré à la mobilisation de la flotte fournira tout naturellement l'occasion de justifier la supériorité du recrutement semestriel sur la levée trimestrielle ou tri-annuelle.

CHAPITRE IV

INSTRUCTION DU PERSONNEL SUBALTERNE ET RECRUTEMENT DES SPÉCIALITÉS

I

RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR DANS LES PAYS AYANT EXCLUSIVEMENT RECOURS A L'ENGAGEMENT VOLONTAIRE

ANGLETERRE. — A dix-huit ans les mousses deviennent, de droit, « ordinary seamen ». Un examen comportant des notions de manœuvre, de chauffe, d'emploi des outils du mécanicien, de torpille et de canonnage, les fait entrer dans la catégorie des « able seamen ». Sans autre examen, ils peuvent ensuite être nommés « trained men » et « leading seamen ». Avant d'être envoyés à l'école de cannonage, les « able seamen » suivent un entraînement préparatoire, donné naguère dans les dépôts, qui sont pourvus d'un matériel d'instruction très complet (artillerie des divers calibres jusqu'au 15^{cm} inclus). Depuis 1904, et de plus en plus, le soin de former des canonniers auxiliaires est confié aux bâtiments de combat eux-mêmes. Aujourd'hui comme hier, les « able seamen » ayant fait preuve d'une grande aptitude sont seuls destinés à l'école de canonnage. L'école

des torpilles est réservée aux hommes ayant obtenu le brevet de canonnier et reçu à bord une instruction les préparant à devenir torpilleurs. L'école de timonerie de Portsmouth reçoit les marins qui ont suivi une instruction préparatoire de six semaines à bord des bâtiments armés.

Les hommes entrant dans la Marine comme ordinary seamen, deviennent « able seamen », « trained men » et « leading seamen », dans les mêmes conditions que les mousses. Comme eux, ils ne sont envoyés dans les écoles des spécialités que s'ils paraissent aptes à suivre avec fruit l'enseignement de ces écoles.

Les chauffeurs font un stage de cinq mois dans l'une des écoles de chauffe de Chatham, Portsmouth ou Devonport ; ils sont ensuite embarqués sur des bâtiments armés. Les meilleurs d'entre eux peuvent, en passant l'examen d'entrée des mécaniciens (engine-room-artificer), être admis dans le nouveau corps des « mechanicians ».

Les ouvriers de profession sont admis dans la Marine à la suite d'un examen et immédiatement destinés au service général (exception faite pour les armuriers et les électriciens, qui suivent préalablement des cours aux écoles de canonnage ou de torpilles). Les mécaniciens et les électriciens entrent dans la Marine en qualité de sous-officiers. Les mécaniciens provenant des mousses (boy artificers) peu-

vent être promus premiers maîtres de 4e classe, après quatre années d'instruction et une cinquième année d'embarquement.

États-Unis. — Les « seamen », en voie de disparition sinon disparus, sont immédiatement embarqués sur les bâtiments armés. Après les six premiers mois d'instruction à terre, les meilleurs apprentis sont dirigés sur les écoles d'artillerie et de torpilles. Les autres apprentis quittent au même moment les « training stations » et passent sur les « training ships », où ils séjournent un semestre. Ils sont ensuite embarqués pour trois ans, en qualité de « seamen ».

Les mécaniciens, les chauffeurs et les ouvriers de profession, ayant satisfait aux examens théoriques et pratiques, qui sont la condition même de leur admission, peuvent être embarqués aussitôt après. Comme en Angleterre, les mécaniciens entrent au service en qualité de sous-officiers.

Aux États-Unis, les marins et sous-officiers rengagés sont seuls admis dans les écoles de spécialités.

RÉGLEMENTATION EN VIGUEUR DANS LE PAYS APPLIQUANT LE PRINCIPE DU SERVICE OBLIGATOIRE

Allemagne. — Les mousses entrent à l'école à seize ans en moyenne et y séjournent un an ou deux, suivant leur âge et leur savoir. Cette école est cons-

tituée par des bâtiments de mer, servant à la fois aux cadets et aux mousses. A leur débarquement, les mousses sont affectés à l'un ou l'autre des arrondissements maritimes de Kiel ou de Wilhemshaven et répartis, d'après leur aptitude, dans les dépôts de la Marine.

A Kiel, comme à Wilhemshaven, ces dépôts sont au nombre de quatre : la Division des matelots (personnel de toutes les spécialités militaires — mécaniciens et chauffeurs exceptés — et matelots de pont destinés à embarquer sur les grands bâtiments) ; la Division des chantiers, comportant deux groupes : les mécaniciens-chauffeurs des grands bâtiments et le personnel appartenant aux spécialités non militaires ; la Division des torpilles (personnel de la machine et du pont destiné à armer les torpilleurs) ; la Division des artilleurs-marins (personnel affecté à l'armement des batteries de côte et à la défense fixe sur tout le littoral, sauf à l'est de Kiel, et constituant, par exception, l'équipage du yacht impérial).

Le 1er avril de chaque année, après une période d'instruction de cinq à six mois, suivant la date de la levée du personnel relevant de la Division, toutes les recrues sont versées dans les services actifs. Cette règle comporte une exception : après les quatre semaines d'exercices militaires inaugurant l'entraînement de tous les marins allemands, les recrues destinées aux grands bâtiments faisant partie de la flotte de

combat active (escadre métropolitaine) sont immédiatement embarqués à bord de ces bâtiments. Le but de l'entraînement préparatoire est toujours le même : dresser chaque homme à remplir des fonctions déterminées. Dans les Divisions, on y parvient en exerçant le personnel sur tel ou tel des bâtiments en réserve dans le port ; la répartition est faite d'après les embarquements ultérieurement prévus pour les divers hommes. Les cours théoriques se font à terre, dans les annexes des locaux servant de caserne pour tous les marins non embarqués.

Les Divisions jouent un rôle considérable dans la Marine allemande. Du jour de leur immatriculation jusqu'au moment de leur congédiement définitif, les hommes ne cessent pas d'appartenir à la même Division. C'est là qu'ils reviennent entre deux embarquements ; c'est là, aussi, qu'ils reçoivent une instruction générale toujours en rapport avec leur grade ; c'est là, encore, que leur avancement est réglé, en tenant compte des propositions des bâtiments. Deux de ces dépôts — les Divisions des matelots et des chantiers — relèvent d'un chef commun (un par port), placé sous les ordres directs du Chef de la station et appelé Inspecteur de la Marine. Pour les deux derniers dépôts, l'autorité du Chef de la station est au contraire limitée aux questions de discipline générale et de mobilisation. A tous autres égards, les Divisions des torpilles et des artilleurs-marins dépendent, respecti-

vement et exclusivement, de l'Inspection des torpilles et de l'Inspection de l'artillerie de côtes et des mines. Dans le port où ils ne résident pas, les Inspecteurs des torpilles et des mines ont, tous deux, un délégué agissant en leur nom.

ITALIE. — L'École des mousses reçoit des jeunes gens de seize à dix-huit ans; ils y séjournent pendant un an. Les futurs gabiers et timoniers suivent, dans cette même école, un cours complémentaire d'une durée de six mois; ils embarquent ensuite sur les bâtiments armés. Les mousses destinés aux autres spécialités sont envoyés dans les écoles d'apprentis instituées à La Spezzia, Naples et Venise. Il existe en outre, à La Spezzia, une école de spécialité réservée aux futurs canonniers et torpilleurs; la période d'instruction y est de cinq mois. Après examen, les meilleurs apprentis sont envoyés aux Écoles de canonnage ou de torpilles; ceux qui échouent peuvent être autorisés à redoubler. Les engagés volontaires et les hommes de la levée, ayant au moins trois ans de service à faire après leur sortie de l'école, sont envoyés directement aux écoles de canonnage et de torpilles, après avoir subi l'examen de sortie de l'école de spécialité de La Spezzia. S'ils échouent dans cet examen, tout en paraissant susceptibles d'acquérir rapidement les connaissances voulues, on les destine à l'école de spécialité de La Spezzia.

Les recrues et les engagés sont, dès leur arrivée au service, répartis entre les branches naviguante et côtière. Elles comportent, toutes deux, les spécialités de la manœuvre, du canonnage, des torpilles, des machines, de la chauffe, des ouvriers de profession et de la capitainerie d'armes. On trouve, en outre, des timoniers et des matelots de pont, dans la branche naviguante, et des sémaphoristes, des musiciens, des infirmiers, des fourriers et des clairons, dans la branche côtière; ces quatre dernières catégories de personnel participent d'ailleurs à l'embarquement.

Les chauffeurs font un stage de deux mois environ, dans les écoles de chauffe des chefs-lieux des Départements maritimes. Les mécaniciens proviennent de l'engagement volontaire ou des mécaniciens du commerce; ils sont immédiatement embarqués.

France. — Nous avons à Brest une école des mousses, préparant à toutes les spécialités. On y entre à seize ans au moins et dix-huit ans au plus. Il existe en outre, à Lorient, une école d'apprentis mécaniciens recevant des jeunes gens de quatorze à dix-sept ans et les conservant pendant deux ans et demi. A l'exception d'un nombre très restreint d'ouvriers mécaniciens, recrutés à la suite d'une épreuve manuelle et immédiatement disponibles, tous les mécaniciens commencent leur période de service par un séjour dans les écoles, d'une durée

variant de six mois à vingt-quatre mois. Les chauffeurs peuvent être embarqués deux mois après leur arrivée au service ; utilisés comme chauffeurs auxiliaires, ils sont brevetés après des stages de quatre à huit mois, effectués partie sur les torpilleurs, partie sur les grands bâtiments.

Avant d'être envoyés dans les écoles de spécialités ou d'être embarqués, les marins de toute provenance séjournent en moyenne un peu plus de trois mois, soit au dépôt, soit au dépôt et sur les bâtiments en disponibilité. L'organisation des dépôts ne permet pas de dégrossir réellement notre personnel. L'instruction qu'il reçoit sur les bâtiments en disponibilité lui est plus profitable ; elle est pourtant trop éclectique et trop courte pour assurer l'élimination des recrues incapables d'être utilement envoyées dans nos écoles de spécialité.

RÉFLEXIONS SUR LE RECRUTEMENT DES SPÉCIALITÉS

On ne s'explique pas du tout comment des commissions pourraient, au vu d'un livret et d'après l'aptitude physique, déterminer à bon escient le meilleur emploi d'une recrue. Nous avons pourtant la prétention de fixer ainsi la spécialité de nos futurs brevetés. En Italie, le recrutement des écoles de spécialité offre des garanties plus sérieuses. Il existe une école préparatoire — l'école de spécialité de La Spezzia — dont

l'examen de sortie est exigé avant l'envoi dans les écoles de spécialité. En outre, nul ne peut y être admis sans contracter un rengagement. La même règle est appliquée en Allemagne et aussi, soit sous cette forme, soit par la durée même du premier engagement, aux États-Unis et en Angleterre. Aucun de ces pays ne se soucie de dépenser beaucoup pour l'instruction d'un homme pouvant quitter le service dans un court délai : agissant autrement, nous pensons sans doute qu'ils ont tort.

Indifférents à la question d'argent, nous n'avons pas plus de raison de rechercher s'il est possible de former, en dehors des écoles de spécialité, des auxiliaires assez compétents pour fournir aux bâtiments des équipages suffisants. Plus curieuse, l'Allemagne s'est posée cette question et, sans manifester la moindre velleité de changer de système, elle admet, depuis de longues années, que l'envoi aux écoles de spécialité doit clore et non inaugurer la période de service obligatoire. Il est au surplus intéressant de noter que, tout au moins dans la métropole, elle charge sa flotte active de dresser les recrues qui lui sont destinées. L'instruction a, d'abord, pour but d'assurer une bonne utilisation des bâtiments eux-mêmes ; elle vise, ensuite, à étendre les connaissances des hommes au delà de ce qui est strictement nécessaire pour qu'ils puissent bien remplir les fonctions spéciales dont ils sont chargés ; elle tend, enfin, à garantir un excellent

ecrutement des écoles de spécialité, qui ne reçoivent ue des rengagés dont l'aptitude a été constatée endant la période de service obligatoire. Tout cela araît fort sage ; pourquoi n'imiterions-nous pas l'Al-emagne ?

CHAPITRE V

ÉCOLES DE SPÉCIALITÉ DU PERSONNEL SUBALTERNE

OBSERVATIONS

Prenant des précautions insuffisantes pour le recrutement des spécialités, nous envoyons dans nos écoles des hommes qu'il nous faut ensuite éliminer. N'exigeant pas un rengagement préalable, nous ne profitons pas de tous nos brevetés. Agissant ainsi, nous supportons deux inconvénients : un mauvais emploi des crédits consacrés à l'instruction du personnel ; l'obligation d'utiliser, sous le nom de brevetés auxiliaires, le déchet de nos écoles de spécialités. Cette manière de procéder ne rappelle nullement celle de l'Angleterre, qui prévoit une courte période d'entraînement pratique pour tout le contingent et une instruction théorique de plus longue durée pour l'élite seulement. La règle appliquée aux États-Unis et en Allemagne est encore plus économique. Dans les deux pays, c'est à bord des bâtiments armés eux-mêmes que l'on forme les auxiliaires : cela paraît absolument rationnel.

Il est non moins logique d'admettre, avec l'Allemagne et l'Angleterre, la nécessité d'affecter des bâtiments modernes à l'école de canonnage. Les locaux à terre ou les vieilles unités peuvent servir au logement et au dégrossissement du personnel; son instruction comporte la connaissance du nouveau matériel et l'habitude de le manœuvrer. Des bâtiments modernes sont, au surplus, indispensables pour former des officiers canonniers, dont le rôle n'est certes pas moindre que celui des canonniers eux-mêmes. En juillet 1905, nous avons enfin officiellement reconnu ce besoin. Il a été décidé qu'un bâtiment moderne, type *Latouche-Tréville*, serait définitivement rattaché à l'école de canonnage, pour servir à l'instruction des officiers canonniers et constituer, en même temps, le siège d'une commission de tir à la mer, chargée d'entreprendre des études méthodiques sur l'utilisation de l'artillerie. Deux progrès très importants seront ainsi réalisés.

Mais nous nous singularisons encore à trois points de vue. Nous abusons des écoles pour les mécaniciens; ailleurs on n'en use pour ainsi dire pas. Nous pensons qu'il existe une grande analogie entre les manœuvres de l'infanterie et le service de l'artillerie légère à bord des bâtiments; les puissances étrangères estiment que l'instruction des canonniers d'artillerie lourde et légère doit être la même, à des nuances près. Les marines étrangères sont également

Tableau résumant l'organisation des écoles de spécialité en Angleterre et aux États-Unis.

SPÉCIALITÉS	ANGLETERRE	ÉTATS-UNIS
MANŒUVRE.	Le brevet de gabier n'existe pas ; en fait, tous les able seamen sont des gabiers.	Le brevet de gabier n'existe pas. L'instruction des quartiers-maîtres de manœuvre et des patrons d'embarcation est confiée aux training stations. Tous les seamen doivent avoir l'acquis de nos gabiers.
CANONNAGE.	École de Whale Island, à Portsmouth. Vastes locaux à terre, avec pièces de divers calibres installées comme à bord (comme annexes, bâtiments de divers types dont plusieurs modernes). École commune aux canonniers d'artillerie lourde et légère. Deux mois environ de cours pour tous les able seamen envoyés à l'école. Cours complémentaires d'environ 4 mois pour les meilleurs d'entre eux et de 6 mois pour l'élite. En dehors de l'école de Portsmouth, seule ouverte aux officiers, il existe deux autres écoles de canonnage pour le personnel subalterne, l'une à	Les trois spécialités des torpilles et de l'artillerie lourde et légère sont confondues. Les « seamen gunners » sont, en outre, scaphandriers. Leur instruction comporte un cours de 4 mois aux ateliers d'artillerie de Washington, suivi d'un cours de 6 mois à l'école des défenses sous-marines de Newport. Pour devenir « gun captain », il faut avoir fait preuve sur un

TIMONERIE	« Hercules » à Portsmouth. Les matelots n'y sont envoyés qu'après un stage d'épreuve de 6 semaines sur les bâtiments armés.	Bâtiments armés.
MOUSQUETERIE	Pas d'école spéciale. Le corps de troupes des « Royal marines » fournit à l'Amirauté des détachements embarqués, dont le rôle, autrefois limité aux services de la garde et des débarquements, est devenu des plus variés. En fait, les « Royal marines » reçoivent, maintenant, une instruction maritime très développée et peuvent acquérir les mêmes brevets que les matelots.	Pas d'école spéciale. La constitution et les attributions du corps des « Royal marines » sont, en principe, les mêmes qu'en Angleterre. En réalité, les « marines » américains arment l'artillerie secondaire de tous les bâtiments.
MÉCANICIENS	Pas d'école spéciale, en dehors de l'école des mousses-mécaniciens (boy artificers). Cours de quelques semaines pour les « mechanicians » (mécaniciens pratiques provenant des chauffeurs).	Pas d'école spéciale.
CHAUFFE	5 mois de stage, au début, dans l'une des trois écoles de chauffe (Chatham, Portsmouth, Devonport).	Pas d'école spéciale.

[1] Estimant que les dépôts et les bâtiments suffisent pour former les canonniers auxiliaires, l'Amirauté paraît disposée à fermer les écoles de canonnage de Sheerness et de Devonport.

Tableau résumant l'organisation des écoles de spécialité en Allemagne, en Italie et en France.

SPÉCIALITÉS	ALLEMAGNE[1]	ITALIE	FRANCE
MANŒUVRE	Le brevet de gabier n'existe pas, mais tous les obermatrosen peuvent être considérés comme des gabiers.	Le brevet de gabier n'existe pas ; les gradés de la manœuvre se recrutent parmi les matelots non spécialisés.	Ponton à Brest (8 mois d'instruction).
CANONNAGE	École flottante à Kiel, servant à la fois pour les canonniers d'artillerie lourde et légère (7 bâtiments de différents types, dont un cuirassé, un croiseur cuirassé et un petit croiseur tout à fait modernes). L'instruction dure de 8 à 12 semaines. Cours complémentaire de 4 à 5 mois (artillerie lourde) ou de 2 à 3 mois (artillerie légère), pour les futurs chefs de pièce.	École flottante (1 cuirassé et 1 aviso) ; 5 mois de cours à l'école, dont on sort canonnier ordinaire, d'élite ou armurier. Les brevetés de cette dernière catégorie font un stage à la manufacture d'artillerie de San Vito. Les bâtiments armés forment aussi des canonniers d'élite, affectés à volonté (comme ceux provenant de l'école) à l'artillerie lourde ou légère.	École flottante exclusivement affectée aux canonniers d'artillerie lourde (2 bâtiments sans valeur militaire et un croiseur cuirassé dont l'emploi intermittent deviendra continu sous peu). Durée du cours : 8 mois d'instruction. Au bout de 4 mois, les hommes jugés insuffisants sont classés canonniers auxiliaires et rendus au service général.
	École à terre (dans la baie de Kiel) disposant de torpilleurs comme annexes. Les marins torpilleurs allemands ne sont	École flottante, à la Spezzia comme la précédente (2 vieux garde-côtes et des torpilleurs). Durée des cours :	2 écoles disposant de torpilleurs comme annexes. École flottante (1 cuirassé) pour les marins torpilleurs (défense fixe, torpilles,

		des cours : 5 mois.	5 mois.
MOUSQUETERIE . .	Pas d'école spéciale. Des détachements d'infanterie de marine peuvent être embarqués, en prévision d'opérations à terre.	Pas d'école spéciale.	Du bataillon de Lorient (5 mois d'instruction) sortent les fusiliers marins, qui cumulent les rôles des « marines », des canonniers d'artillerie légère et des policiers du bord.
MÉCANICIENS . . .	Les spécialités des machines et de la chauffe sont réunies ; il n'existe pas d'école spéciale pour les mécaniciens-chauffeurs ; leur instruction première est assurée par les Divisions de chantiers.	Pas d'école spéciale pour le moment. Mais, d'après un projet assez favorablement accueilli, le personnel subalterne des machines (dénommé « assistant de machines ») serait bientôt recruté parmi les engagés volontaires de 18 à 22 ans et astreint à un entraînement initial d'une durée de 12 à 18 mois.	Ecole de Brest : apprentis quartiers-maîtres (18 mois) ; élèves mécaniciens (6 mois). Ecole de Toulon : apprentis élèves mécaniciens (24 mois). Pas d'école pour les autres mécaniciens arrivant au service.
CHAUFFE.		2 mois environ de stage dans l'une des trois écoles de chauffe (Spezzia, Naples et Venise).	Stage de 2 mois sur les bâtiments en réserve, avant d'être embarqué comme chauffeur auxiliaire ; stage de 4 à 8 mois, partie sur les grands bâtiments, partie sur les torpilleurs, pour obtenir le brevet de chauffeur.

[1] L'École de canonnage et la Commission d'expériences de l'artillerie relèvent de l'Inspecteur de l'artillerie des bâtiments. De même, l'Ecole et la Commission d'expériences des mines dépendent de l'Inspecteur de l'artillerie des côtes et des mines. De même encore, l'Inspecteur des torpilles a la haute main sur l'Ecole et sur la Commission d'expériences des torpilles.

persuadées qu'il est nécessaire de donner une bonne éducation militaire à tous les marins et superflu de créer la spécialité de fusilier. Aucun argument sérieux ne justifiant nos errements, nous ne ferions peut-être pas mal de nous ranger à l'avis général.

CHAPITRE VI

GRADÉS

RENSEIGNEMENTS ET RÉFLEXIONS

Les services de notre personnel subalterne sont maintenant appréciés au moyen de notes chiffrées, dont le total détermine, tous les six mois, le classement des gradés ou brevetés des diverses catégories. Les notes ordinaires sont affectées de coefficients, variables avec les situations, et au nombre de trois, dont deux comptées de 0 à 20 : conduite (la note est 10 en principe; elle diminue avec les punitions et peut devenir négative); valeur technique et professionnelle; aptitude à l'avancement. A l'occasion de faits particuliers, le ministre peut en outre concéder un certain nombre de points, s'ajoutant aux précédentes notes. L'avancement du personnel subalterne devient ainsi automatique, mais sous une réserve expresse et nécessaire, édictée par le décret du 19 novembre 1905 : quel que soit le total des points obtenus, nul ne peut figurer sur le tableau d'avancement, s'il n'a été déclaré apte aux fonctions supérieures par une Commission compétente.

Tableau résumant les conditions d'avancement imposées aux gradés anglais et américains.

SPÉCIALITÉS	ANGLETERRE	ÉTATS-UNIS
MANŒUVRE.	Il n'y a pas de gradés distincts pour la manœuvre, le canonnage et les torpilles : ces trois spécialités constituent la « seaman class ». Pour pouvoir avancer dans la seaman class, il faut : être breveté canonnier (brevet périmé au bout de 5 ans); avoir été reçu à l'examen de chief petty officer; avoir passé avant 35 ans l'examen de warrant officer. Les gradés de la « seaman class » se divisent alors en deux branches : gunner (canonnage-torpilles) et boatswain (manœuvre). Les warrant-officers deviennent ensuite chief gunner et chief boatswain, sans nouvel examen.	Avoir suivi le cours de l'école des sous-officiers de Newport et, le plus souvent, effectué un stage préalable d'instruction sur les bâtiments armés. Les gradés de cette spécialité deviennent warrant-officers (boatswain, puis chief boatswain).
CANONNAGE, TORPILLES .		Les gradés canonniers-torpilleurs se divisent en deux branches : les gunner's mates, chargés du matériel; les gun captains, chargés des tirs et de toute l'instruction du personnel. Ces deux spécialités se confondent dans le grade de warrant officer, qui comporte des gunners et des chiefs gunners. Il est probable que la spécialité de torpilleur sera prochainement créée pour les gradés ; les canonniers actuels pourront entrer dans ce nouveau corps.

	boatswain ».	
CAPITAINERIE D'ARMES. .	Corps ne comportant que des gradés, recrutés indistinctement dans toutes les spécialités. L'aptitude professionnelle règle leur carrière. Ces gradés ne peuvent dépasser le grade de chief petty officer (1er maître).	Même système qu'en Angleterre. Les gradés de cette spécialité ne peuvent dépasser le grade de premier-maître.
MÉCANICIENS	Examen pour entrer dans la marine, en qualité d'acting engineroom artificer; second examen pour être nommé engine-room artificer 4th class; troisième examen pour être promu chief engine-room artificer. Pas d'école préparatoire pour ces divers examens. Les mécaniciens peuvent être nommés warrant-officers : artificer engineer d'abord, puis chief artificer engineer.	Examen pour entrer dans la Marine. L'école des mécaniciens, créée en 1903, ayant été dissoute fin 1904, l'avancement paraît être exclusivement déterminé par l'aptitude professionnelle. Les mécaniciens peuvent atteindre le grade de warant-officer (warrant machinist).
CHAUFFE	Pour être promu leading stocker first class (2e maître), il faut savoir lire, écrire et compter. Les chauffeurs peuvent passer, après examen, dans le corps des « mechanicians ». En faisant preuve de réelles connaissances pratiques, à la suite d'un entraînement spécial, ils sont nommés chief petty officer (1er maître) et prennent rang après les premiers-maîtres mécaniciens.	L'aptitude professionnelle décide seule de l'avancement. Le grade supérieur est celui de premier-maître.

Tableau résumant les conditions d'avancement des gradés allemands, italiens et français.

SPÉCIALITÉS	ALLEMAGNE	ITALIE	FRANCE
MANŒUVRE	Posséder le certificat de chef de pièce, qui peut être obtenu sur tous les bâtiments armés, et avoir suivi le cours supérieur des Divisions de matelots. Grade supérieur : deckoffiziere, intermédiaire entre 1er maître et adjudant principal.	Il semble que l'aptitude professionnelle décide seule de l'avancement. Dans cette spécialité, comme dans toutes les autres (sauf celle de chauffeur), les gradés peuvent atteindre le grade de 1er maître, puis passer, après examen et au choix, dans le corps des officiers des équipages. Ce corps comporte trois grades (sottotenenti, tenenti et capitani) ; il est exclusivement affecté au service à terre.	Savoir lire, écrire et compter. Grade supérieur : 1er maître à bord et adjudant principal à terre. Les grades supérieurs, à terre et à bord, sont les mêmes pour toutes les spécialités ci-dessous, sauf les mécaniciens, qui peuvent devenir officiers, et les chauffeurs, qui ne dépassent pas le grade de 2e maître. En février-octobre 1905, il a été prescrit que l'aptitude au grade supérieur serait toujours contrôlée avec soin et absolument exigée pour l'avancement.
CANONNAGE. . . .	Avoir suivi les cours de second-maître à l'école de canonnage et de maître à l'école d'artillerie de Berlin. Grade supérieur : deckoffiziere. Les gradés de cette catégorie peuvent entrer dans le corps des gardes d'artillerie, ex-	Avoir successivement obtenu à l'école de canonnage les certificats d'aptitude à l'avancement pour les grades de 2e maître et de 1er maître. A partir de 2e maître, les canonniers-armuriers (canon-	Être breveté canonnier d'artillerie lourde. Pour le surplus, voir ci-dessus.

	possibilité d'entrer dans le corps des adjudants principaux torpilleurs, en service à terre.	les grades.	
TIMONERIE. . . .	Avoir obtenu le certificat de chef de pièce et avoir suivi le cours de navigation de l'école des officiers de pont de Wilhelmshaven.	Etre breveté timonier et avoir, comme sanction d'un cours théorique et pratique, obtenu les mêmes certificats que ci-dessus, soit à l'école de timonerie, soit sur les bâtiments armés.	Etre breveté timonier. Pour le surplus, voir ci-dessus.
CAPITAINERIE D'ARMES	Même système qu'en Angleterre. Les gradés de la capitainerie d'armes ne peuvent pas devenir deckoffiziere.	Même système qu'en Angleterre ; mais, les gradés de cette spécialité peuvent être promus 1ers maîtres et devenir ensuite officiers du corps royal des Equipages.	Etre breveté fusilier c'est-à-dire breveté d'infanterie et d'artillerie légère à la fois. Pour le surplus, voir ci-dessus. Les gradés de la mousqueterie assurent le service de la capitainerie d'armes.
MÉCANICIENS. . . .	Avoir suivi le cours des mécaniciens de l'école des officiers de pont. Le grade supérieur des mécaniciens-chauffeurs de la Marine allemande est celui de deckoffiziere. Toutefois, depuis la fin de 1904, les mécaniciens peuvent entrer dans le corps des mécaniciens-torpilleurs (construction et réparation des torpilles) et atteindre le grade d'adjudant principal des torpilles, après divers stages et examens.	Pas de conditions spéciales pour le moment. Le projet de réorganisation du corps des mécaniciens prévoit que les « assistants de machines » pourront être promus 2e maître après une période d'instruction de 12 à 18 m. Ce personnel ne dépassera pas le grade de 1er maître.	Examen précédé d'un cours de 6 mois pour passer second-maître ; examen précédé d'un cours de 12 mois pour passer maître ou premier-maître. Les officiers mécaniciens se recrutent dans les gradés.
CHAUFFE.		Pas de conditions spéciales. Grade supérieur : 2e maître.	Etre breveté chauffeur ; savoir lire, écrire et compter. Grade supérieur : 2e maître. Pour le surplus, voir ci-dessus.

Partout ailleurs, la procédure suivie est certainement moins complexe, mais aussi moins soucieuse de distribuer l'avancement en toute équité. En Allemagne, d'après les notes données par les commandants des bâtiments ou les chefs de service, les commandants des Divisions nomment les gradés (sélection à rebours). Par exception, les deckoffiziere sont promus par les Inspecteurs compétents (marine, torpilles, artillerie). En Italie, c'est le commandant supérieur du corps des Équipages de la flotte (capitaine de vaisseau résidant à La Spezzia) qui décide, au vu des notes obtenues par les intéressés, de tout l'avancement du personnel subalterne. Aux États-Unis, les commandants de bâtiments ou le Bureau de la navigation, suivant les grades, font toutes les nominations. En Angleterre, les premiers-maîtres et les adjudants principaux sont nommés par l'Amirauté ; les autres grades sont conférés par les commandants de bâtiments ou les commandants en chef des trois ports.

Dans toutes les marines, les candidats à l'avancement doivent réunir certaines conditions de service et avoir été bien notés partout. En général, cela ne suffit pas. Les garanties complémentaires sont fournies par des examens, dont la préparation et les programmes sont sensiblement les mêmes partout, sauf en France : nous multiplions les écoles à l'usage de nos mécaniciens et ailleurs on les supprime ; tout au moins pour les spécialités les plus importantes, nous

procédons à l'inverse des autres pays, en négligeant de compléter l'acquis des brevetés promus sous-officiers.

Avant la décision de février 1905, si heureusement renforcée par le décret du 19 novembre suivant, nous admettions même qu'il était superflu de contrôler le savoir de nos candidats à l'avancement. En prenant la moyenne de nos deux excès, on obtiendrait une solution rationnelle. S'il importe grandement de ne pas abuser des écoles, il faut pourtant que les premiers-maîtres aient des connaissances techniques très supérieures à celles de leurs subordonnés. Il ne serait pas excessif de donner ce complément d'instruction à nos gradés. Le moyen se devine : astreindre les seconds-maîtres de toutes les spécialités, proposés pour l'avancement, à accomplir, dans leurs écoles respectives, des stages de quatre à six mois, clôturés par un examen d'aptitude au grade supérieur. Les nominations au grade de premier-maître seraient, alors, entourées de garanties indispensables pour toutes les spécialités. Par ailleurs, on ne verrait plus des mécaniciens, qui doivent avant tout être des praticiens, passer le plus clair de leur temps à suivre des cours théoriques.

Le bouleversement de nos méthodes d'instruction nous procurerait un grand nombre de bons conducteurs de machines qu'il serait facile de retenir au service, si nous nous décidions à imiter les États-Unis.

Guidée par des considérations techniques, la marine américaine augmente, d'année en année, son cadre d'adjudants principaux mécaniciens ; exempte de préjugés, elle veut améliorer la situation des gradés par les moyens que préconise le chef du Bureau des machines : « La possibilité de devenir enseigne étant, pratiquement, plutôt théorique, on peut favoriser plus efficacement les warrant machinist, en les logeant mieux à bord, en les traitant mieux au double point de vue du service du bord et des congés, en leur donnant le nom de warrant engineer à la place de celui de warrant machinist et en créant le grade de chief warrant engineer ».

Cette manière de voir est tout à fait opposée à la nôtre. Nous ne nous contentons pas de recruter nos officiers mécaniciens par le rang, nous les autorisons encore à se transformer en officiers de marine. Ceci entraîne beaucoup de conséquences : ayant pris d'excellentes mesures pour éliminer l'esprit particulariste de la Marine, nous affirmons, en même temps, qu'il est beaucoup moins brillant d'être officier dans la branche mécanicienne que dans la branche maritime ; nous travaillons, en outre, à écrémer notre corps d'officiers mécaniciens ; l'accession du grade d'officier par le rang devient, enfin, une pure fiction pour presque tous les gradés, autres que les mécaniciens. Pratiquement, l'avenir de notre maistrance est ainsi limité au grade de premier maître. Ses intérêts

seraient, au contraire, sauvegardés par la création d'un vaste cadre d'adjudants principaux, bien rétribués et utilisables, comme les warrant officers anglais et américains, dans de nombreux postes du bord, que nous confions, à tort, à des enseignes de vaisseau.

En prévoyant cette utilisation, nous définissons les adjudants principaux : ce ne sont pas des officiers, puisqu'ils ne sauraient, ni commander une unité de combat indépendante, ni jouer un rôle effectif dans des commissions d'études ; ce sont des gradés d'élite (c'est-à-dire des hommes connaissant à fond la pratique de leur métier), capables de remplir certaines fonctions simples réservées aux plus jeunes officiers (c'est-à-dire à des hommes ayant assez pratiqué le métier de leurs subordonnés pour apprécier sainement ce qu'ils sont en droit d'exiger de lui et possédant, par ailleurs, des connaissances générales aussi étendues que possible). La situation militaire des adjudants principaux est fort nette et aucunement influencée par l'avantage administratif fait à ces excellents praticiens, en leur accordant l'état d'officier. Quiconque a visité une usine ne saurait se méprendre sur le rôle assigné à ces gradés d'élite. Dans les établissements industriels, on trouve des ingénieurs et des chefs d'atelier ; nulle part, il n'est question d'y supprimer les uns ou les autres : ces deux catégories de travailleurs sont également indispensables.

CHAPITRE VII

PROVENANCE ET ENTRAINEMENT DES OFFICIERS

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES OFFICIERS DE MARINE ET MÉCANICIENS

ALLEMAGNE. *Officiers de marine.* — Age d'entrée à l'école : dix-huit ans environ, mais pas de limite fixe. Savoir inférieur à celui qui est exigé chez nous. Quatre semaines d'instruction militaire au bataillon d'infanterie de marine à Kiel, puis embarquement en qualité de « seekadetten », sur des bâtiments-écoles naviguant (les futurs ingénieurs suivent, pendant cette première année d'instruction, le même entraînement que les cadets et passent un examen identique en débarquant des bâtiments-écoles). Les « seekadetten » deviennent alors « fähnrich zur see » et sont envoyés, pendant un an, à l'école à terre de Kiel (instruction technique sérieuse au point de vue pratique, mais superficielle au point de vue théorique ; mathématiques élémentaires ; aucune étude d'ordre littéraire, hormis celle de l'anglais et du français). Après l'école à terre, stages successifs, d'une durée totale de six mois, au bataillon d'infanterie de marine

et aux écoles des mines sous-marines, des torpilles et de canonnage. Ensuite, embarquement d'un an sur les bâtiments armés ordinaires. Le rattachement à l'une des stations (Kiel ou Wilhelmshaven) et la nomination au grade de « leutnant zur see » clôturent ce cycle d'études, d'une durée normale de trois ans et demi (l'embarquement sur les bâtiments armés peut, toutefois, être porté à deux ans pour les « fähnrich » jugés insuffisants).

Les examens passés à la fin des diverses périodes d'instruction et, surtout, les notes d'aptitude données par les commandants entraînent de très nombreuses éliminations, particulièrement à la fin de la première année. En dehors des épreuves ci-dessus énumérées, les « leutnants zur see » doivent être agréés par les officiers de marine de la station compétente.

Officiers mécaniciens. — Age d'entrée : vingt-deux ans au plus. Avoir servi pendant trois ans dans un établissement industriel et posséder une instruction au moins égale à celle des « seckadetten. » Entraînement : trois mois d'instruction militaire ; neuf mois d'embarquement en escadre ; deux années d'embarquement, dont une sur les torpilleurs pour certains élèves ; une année d'école à terre (instruction purement technique) ; quatre ans d'embarquement, dont un an sur les torpilleurs pour ceux qui seront destinés aux flottilles ; une année d'école à terre.

Tableau résumant la provenance et l'entraînement des officiers.

PAYS	OFFICIERS de marine.	OFFICIERS mécaniciens.	INGÉNIEURS (coques).	INGÉNIEURS (machines).
ALLEMAGNE . .	Ecole navale de Kiel.	Ecole des officiers mécaniciens de Wilhelmshaven.	Une première année d'instruction avec les cadets, sur les bâtiments de la division des écoles, puis 8 à 10 ans d'études techniques, partie dans les services de la Marine, partie dans les écoles techniques de l'Empire.	Même entraînement que les ingénieurs de coques, à cela près que les ingénieurs de cette branche approfondissent davantage les questions de machines.
ANGLETERRE[1] .	Royal naval College d'Osborne et warrant-officers du canonnage, de la timonerie, de la manœuvre et du charpentage (le nombre des officiers provenant des warrant-officers est fixé à 70 au maximum ; ils touchent, dès leur nomination, la solde des lieutenants de vaisseau de 8 à 12 ans de grade).	Royal naval College d'Osborne et warant-officers (le règlement limite à 30, au maximum, le nombre des officiers de la dernière provenance).	Officiers mécaniciens ayant suivi des cours complémentaires avant d'entrer dans le corps des Naval Constructors. Anciens ouvriers des arsenaux ayant suivi des cours spéciaux au collège de Keyham. Ingénieurs civils directement choisis par l'Amirauté.	Les officiers mécaniciens sont chargés de la construction des machines.
ÉTATS-UNIS . .	Les officiers de marine-mécaniciens proviennent, normalement, de l'Académie navale d'Annapolis. Certains sont, toutefois, recrutés parmi les warrant-officers. Il y en avait 3 en 1902. Depuis, il a été admis que 12 warrant-officers, au maximum, pourraient être annuellement promus officiers.		Académie navale d'Annapolis, puis embarquement en qualité d'officier de marine. Le chef du bureau des constructions navales choisit, parmi les aspirants et enseignes, les [illegible]	Les officiers de marine-mécaniciens sont chargés de la construction des machines. Cette anomalie disparaît- [illegible]

ITALIE.	tant de l'Académie navale (fin 1903, il y avait 3 officiers de marine provenant des maîtres).		admis définitivement dans la Marine. La durée des cours à l'école de Gênes est de 5 ans, dont 2 années dites préparatoires ; à leur sortie, les élèves doivent fournir un projet complet de bâtiment, avec plans et devis à l'appui. Les ingénieurs chargés des coques et des machines ne forment pas deux catégories distinctes, comme dans les pays précédents.
FRANCE	Ecole navale (2 ans de *Borda*, 1 an d'école d'application, 2 ans d'aspirant avant d'être promu enseigne de vaisseau). Ecole des élèves-officiers (1 an d'embarquement comme second-maître ; concours ; 1 an d'étude à l'école de Brest ; examen ; 1 an d'embarquement comme élève-officier, puis nomination au grade d'enseigne de vaisseau). Ecole Polytechnique (2 ans à Polytechnique, 1 an d'école d'application et 1 an d'aspirant de 1re classe, avant d'être promu enseigne de vaisseau).	Premiers-maîtres mécaniciens après examen.	Ecole polytechnique et, tout à fait exceptionnellement, adjoints techniques ayant subi un examen spécial. Comme en Italie, un seul corps d'ingénieurs est, à la fois, chargé des coques et des machines.

[1] En fait, les futurs officiers sont maintenant instruits au Collège Naval d'Osborne, puis au Collège de Darmouth (ancie n Britannia). La durée totale de leur instruction à terre n'ayant pas été modifiée, cette mesure d'ordre serait dépourvue d'intérêt pour nous, si l'idée de terminer ici un entraînement commencé là ne nous donnait pas un exemple bon à suivre. Brest doit être, à coup sûr, le siège de notre école navale pour les élèves de première année, mais n'est-il pas évident qu'ils auraient de meilleurs professeurs, si tous les cours théoriques étaient ensuite faits à Paris ?

Les fonctions remplies par les futurs officiers sont, successivement, celles de matelot, quartier-maître, second-maître et premier-maître mécanicien ; mais, au triple point de vue des titres, des soldes et de la situation à bord, ils sont toujours différenciés des gradés ordinaires de la machine. A la fin de cette instruction, d'une durée de neuf ans, promotion au grade de « marine ingenieure », à la condition d'avoir subi avec succès les examens de l'école à terre et obtenu de bonnes notes sur les bâtiments. Comme les officiers de marine, les officiers mécaniciens sont soumis au vote des officiers : l'opposition de la majorité de ces derniers provoque le licenciement de l'intéressé. Comme eux aussi, ils sont justiciables, toute leur carrière durant, des tribunaux d'honneur, chargés d'apprécier la moralité des actes privés reprochés à des officiers et de prononcer l'exclusion de ceux qui auraient commis des fautes entachant leur honneur.

Angleterre. *Officiers de marine.* — Age d'entrée : douze à treize ans. Savoir très inférieur à celui qui est exigé chez nous. L'entraînement débute par quatre années d'instruction, partie au Collège Royal d'Osborne, partie à l'École de Darmouth (les connaissances mathématiques atteignent, à peine, celles que possèdent les élèves admis dans notre Ecole navale). A la sortie d'Osborne, trois ans d'em-

barquement sur les bâtiments armés comme « midshipman ». Examen annuel et nomination au grade d' « acting sublieutenant » des « midshipmen » ayant subi avec succès une épreuve sérieuse concernant la pratique du métier. A ce moment, soit après sept ans d'instruction, les « acting sub lieutenants » sont envoyés au Collège de Greenwich pendant deux mois, puis, successivement et pendant six mois en tout, dans les écoles de navigation, de canonnage et de torpilles. Tous ces stages comportent des examens permettant aux « sub-lieutenants » les mieux notés d'être promus « lieutenants » six mois après et de gagner sur leurs camarades de promotion deux ans et trois mois d'ancienneté (y compris les quatre mois qui ont pu être gagnés à l'École navale). Les examens annuels et définitifs des jeunes officiers comportent deux parties, l'une obligatoire, l'autre facultative. Cette dernière permet, seule, d'acquérir des droits à un avancement accéléré.

Officiers mécaniciens. — Les « naval cadets » et « midshipmen » des branches marine et mécanicienne sont réunis et confondus pendant les sept premières années (les futurs officiers de « marines » sont dans le même cas). A ce moment, l'instruction devient distincte pour les futurs officiers de marine, de « marines » et mécaniciens. Ces derniers vont suivre des cours spéciaux au Collège de Keyham, pendant

deux ans environ ; ils embarquent ensuite comme « engineer sub-lieutenants ». Les meilleurs d'entre eux reçoivent un entraînement complémentaire et sont réservés pour le service de la construction des machines. Après de nouvelles études, l'élite peut entrer, dans le corps des ingénieurs des Constructions navales.

États-Unis. *Officiers de marine-mécaniciens.* — Age d'entrée : de quinze à vingt ans. Savoir moindre que celui exigé aux examens d'entrée de notre École navale. La durée de l'instruction à terre est de quatre ans, en principe, et de trois ans, de 1903 à 1913. Cette mesure provisoire concorde avec la promotion annuelle des warrant officers : par ces deux moyens, les Américains se proposent de compléter, au plus tôt, les état-majors de leur nouvelle flotte. Le séjour à l'Académie navale d'Annapolis comporte, tous les ans, des croisières de trois mois pendant l'été. A la fin de leur instruction, les futurs officiers doivent, d'après les programmes, avoir le même acquis que nos aspirants de 2e classe. Nommés aspirants, ils embarquent pendant deux ans sur les bâtiments de combat et passent ensuite enseignes de vaisseau.

Avant 1904, les ingénieurs des Constructions navales commençaient leurs études techniques dès leur sortie de l'Académie navale. Ils séjournaient, pendant deux ou trois ans, dans des écoles techniques et entraient

ensuite dans le corps des Naval constructors. On a maintenant, non seulement renoncé à les envoyer en Europe comme autrefois, mais encore décidé que l'école de technologie du Massachussets (Boston) recevrait des aspirants ou des enseignes de vaisseau.

ITALIE. *Officiers de marine.* — Age d'entrée : moins de vingt ans, jusqu'en 1904, et dix-huit ans au plus, depuis. Savoir tout à fait comparable à celui des élèves entrant dans notre École navale. La durée de l'instruction à l'Académie navale de Livourne est de trois ans ; des croisières annuelles de trois mois et un embarquement initial (trois mois) complètent l'enseignement théorique. Éliminations assez nombreuses, surtout à la fin de la première année. En sortant de l'Académie, nomination au grade de garde-marine et embarquement sur les bâtiments armés à effectif complet ou réduit. Les gardes-marine passent sous-lieutenants à l'ancienneté, pourvu qu'ils aient dix-huit mois de grade Les sous-lieutenants ayant plus de deux ans de grade, sont renvoyés à l'Académie, où ils suivent un cours complémentaire durant six mois. Les résultats de l'examen final se combinent avec les notes obtenues en service pour régler l'ordre des promotions au grade de lieutenant de vaisseau. D'après les programmes, les connaissances théoriques de tous les lieutenants de vaisseau italiens doivent être sensiblement égales à celles des lieu-

tenants de vaisseau sortant de notre École supérieure.

Officiers mécaniciens. — Jusqu'en 1906, les officiers mécaniciens ont été recrutés comme suit : admission à l'école des mécaniciens de Venise entre quatorze et dix-huit ans, à la suite d'un concours à peu près équivalent aux examens de sortie de nos écoles des Arts et Métiers; trois ans d'études théoriques et pratiques dans cette école ; après l'examen de troisième année, stage de six mois sur les bâtiments armés, suivi de la nomination au grade de maître mécanicien de 3ᵉ classe ; avancement ultérieur à l'ancienneté, avec ou sans examen, par concours ou au choix, suivant les grades. Pour être promu officier, il fallait avoir passé par l'École de Venise qui recevait tous les ans un petit nombre de jeunes gens (25 admis en 1904) et leur donnait une instruction très complète. Affirmant encore plus nettement le même principe, le nouveau projet de réorganisation établit une distinction absolue entre les « assistants de machines » (personnel subalterne) et le petit groupe des mécaniciens destinés à devenir officiers. Ces derniers entreraient à l'École de Venise entre dix-huit et vingt ans ; après deux ans de séjour à l'école, ils embarqueraient pendant quatre ans au moins, d'abord comme seconds-maîtres, puis comme premiers-maîtres ; les seconds-maîtres jugés insuffisants seraient versés dans la catégorie des assistants de machines ; les autres

pourraient atteindre le grade de sous-lieutenant mécanicien entre vingt-quatre et vingt-six ans.

FRANCE. — Le recrutement des officiers de marine et mécaniciens est trop connu pour qu'il y ait lieu de compléter les indications contenues dans les tableaux concernant les gradés et les officiers. A propos des officiers mécaniciens, nous ferons simplement observer, que tous les pays, sauf le nôtre, s'accordent à reconnaître la nécessité de recruter leurs officiers mécaniciens dans une école où ils reçoivent, une fois pour toutes, une instruction sérieuse. Par exception, l'Allemagne a décidé, en 1905, de recruter ses officiers mécaniciens torpilleurs par le rang. Mais ces officiers, uniquement chargés de la réparation et de la construction du matériel de torpillerie, sont dans le même cas que les deux autres groupes d'officiers, déjà recrutés par le rang (Feuerwerker Offiziere : matériel d'artillerie à terre ; Torpeder Offiziere der Torpederwesen : entretien des torpilleurs en réserve) : ce sont des adjudants principaux n'embarquant jamais ; ils n'ont, en fait, aucun rapport avec les officiers de marine et mécaniciens.

DISCUSSION DU RECRUTEMENT ET DE L'ENTRAÎNEMENT DES OFFICIERS

En Angleterre, les officiers sortant du rang ne dépassent pas le grade de lieutenant de vaisseau et

sont exclusivement affectés à des postes spéciaux [1] (bâtiments dans les ports, directions de port, petits commandements côtiers, etc). L'Allemagne n'admet pas que les gradés puissent devenir officiers de marine. Pratiquement, l'Italie et les États-Unis appliquent le même principe. Pour l'Angleterre et pour l'Allemagne, l'esprit de caste suffit à expliquer la distinction établie entre les officiers et les gradés ; il est déjà beaucoup plus risqué d'invoquer cette cause à propos de l'Italie ; il serait tout à fait invraisemblable d'y songer quand il s'agit des États-Unis. Dans un pays tel que les revenus des personnes décident de leur rang social, les officiers de marine pèsent bien peu et l'idée de les recruter dans une école n'a pas évidemment pour but d'accroître leur très mince prestige. C'est aux États-Unis, pourtant, que les Secrétaires d'État et les personnalités maritimes ont le plus nettement affirmé le danger de transformer les gradés en officiers.

[1] Ainsi compris, le recrutement par le rang est parfaitement admissible. Mais essayez donc de convaincre un Français promu officier qu'il n'a pas, par ce seul fait, toutes les qualités requises pour remplir les plus hautes fonctions maritimes ! L'ambition injustifiée croît d'ailleurs en raison inverse du savoir : dans les grades subalternes, une instruction solide, permettant de se créer des occupations intellectuelles, peut, seule, rendre supportable l'existence de l'officier de marine et le délivrer de la hantise de l'avancement ; les avantages matériels du commandement seront, seuls, visibles pour tout officier qui, par suite d'une connaissance incomplète de son métier, ne saura pas mesurer l'étendue des devoirs incombant aux titulaires de tel ou tel grade.

Voici, par exemple, ce qu'écrivait à ce sujet l'amiral Melville, qui provient de l'ancien corps des mécaniciens : « La création du grade de warrant-machinist, au moment même ou a été opérée la fusion des officiers mécaniciens avec les officiers de marine, avait fait naître la crainte que le nouveau personnel, en venant à nous, ait entretenu l'espoir de prendre éventuellement la place de l'ancien corps des mécaniciens et d'être dans la suite commissionné. Cela nous ramènerait simplement à l'ancien état de choses. Pour ne pas laisser naître de pareils rêves, j'ai proposé, dans mon dernier rapport, de réglementer d'une façon précise les devoirs des warrant-machinist, ainsi que les récompenses qu'ils recevraient pour leurs services.

« La différence entre un warrant-machinist et un officier mécanicien réside dans la nature de la tâche qui incombe à chacun. Je crois qu'il n'est pas inutile de rappeler en quelques mots cette différence, afin de montrer clairement l'impossibilité de songer à élever le premier au rang du second, sans aller contre toutes les exigences actuelles du service des machines à vapeur... On me dira peut-être que, du moment où il sera avancé au grade d'officier, l'ancien warrant-machinist trouvera le champ ouvert devant lui pour compléter son instruction. Je répondrai qu'il ne pourrait en profiter que dans une faible mesure. L'éducation théorique des premières années, qui lui a man-

qué, ne peut pas lui être redonnée et il serait insensé de tenter une pareille chose, quand on a déjà des officiers qui possèdent cette éducation au suprême degré… Un warrant-machinist peut, certainement, posséder des connaissances générales et théoriques, mais, avant tout, il doit être un mécanicien pratique, ayant appris par des années d'expérience à bien conduire une machine. On ne lui demande pas d'avoir l'éducation technique plus élevée de l'officier ; ses occupations et les soins à donner aux machines ne peuvent, d'ailleurs, lui laisser le temps d'acquérir ces connaissances supplémentaires.

« Autant vaudrait-il admettre qu'un maître de manœuvre peut aspirer à devenir capitaine de vaisseau. Assurément, une loi pourrait rendre la chose possible, mais elle n'est pas à souhaiter. Si nous n'avions pas d'autres ressources, nous pourrions avoir recours à de pareils expédients, mais, après des années d'expérience, nous ne pouvons douter qu'il soit bien préférable de donner l'éducation nécessaire à nos officiers de marine. Rien de tout ceci ne peut être un sujet de mécontentement pour le corps des warrant-machinist. Bien au contraire, il est bon, pour eux, qu'on leur indique leur véritable mission, au lieu de laisser leur esprit courir après des chimères. »

Il en est de l'opinion de l'amiral Melville comme de toutes les autres : elle n'a pas de valeur par elle-même ; elle est bonne ou mauvaise, suivant qu'elle

est ou non justifiée par des arguments et des faits probants. Mais, si le bon sens — qui suffit à imposer la hiérarchie dans l'action et à la proscrire dans la discussion — établit une distinction absolue entre les idées et les personnes qui les émettent, rien n'interdit d'emprunter à d'autres l'expression de sa propre pensée. Bien mieux, les citations ont l'avantage de réagir contre une conception enfantine, assimilant une idée à une propriété privée dévolue, de toute éternité, à un détenteur unique. Des milliers de personnes ont pensé, avant et après l'amiral Melville, que les officiers et les gradés remplissent des rôles très différents; mais, à notre connaissance du moins, ces personnes n'ont pas osé ou su le dire avec netteté : l'opinion intime des muets ou des maladroits est dépourvue de tout intérêt pratique ; celle de l'amiral Melville est importante.

Toute l'argumentation de l'amiral Melville repose sur deux évidences : le métier des gradés exige certaines qualités et certaines connaissances ; le métier des officiers exige d'autres qualités et d'autres connaissances. Ceci serait universellement admis, si des souvenirs, vieux de plus d'un siècle, ne donnaient à entendre que ces métiers correspondent à des catégories sociales. Il serait peut-être temps de reconnaître que la Marine ne se recrute pas dans certains milieux, mais dans tous les milieux, et que, par suite de la possibilité d'y entrer directement, en sortant

du Lycée, la question de fortune y intervient beaucoup moins que dans d'autres carrières.

Jamais personne n'a proposé d'instituer des examens réduits permettant à des infirmiers d'exercer la médecine. Il est pourtant plus difficile, pour un jeune homme sans fortune, de devenir docteur en médecine que d'être nommé élève de l'École navale. On ne se prévaut pas du fait très certain qu'un infirmier sait mieux faire un pansement que la plupart des docteurs pour affirmer que cette pratique suppléera à l'insuffisance de ses connaissances théoriques. Pourquoi ne veut-on pas voir qu'entre un officier et un gradé il y a des différences de même ordre? Pour deux raisons : parce que les officiers se recrutaient dans la noblesse avant la Révolution ; parce que nous avons la manie d'établir d'invraisemblables rapprochements entre les besoins de la Marine et de l'Armée. Cela paraîtra sans doute tout à fait insuffisant.

Quand nous parviendrons à admettre que nous vivons au XXe siècle et à comprendre que la vie à bord diffère de la vie à terre, il apparaîtra que le métier d'officier de marine est un métier comme un autre et que, comme dans les autres branches de l'activité humaine, il faut posséder des connaissances d'un certain genre, pour s'en acquitter convenablement. Le devoir d'une démocratie est, évidemment, de généraliser l'usage des bourses, afin que nul ne puisse être écarté d'une carrière pour des raisons de fortune.

Il n'est, certainement, pas de méconnaître les aptitudes naturelles de chacun et d'ignorer que tel, qui peut être un excellent gradé, serait un déplorable officier et inversement.

Nous oublions volontiers que, par la transformation de l'armée de métier en Nation armée, nous avons imposé aux officiers un nouveau rôle singulièrement complexe. Mais, au lendemain d'une guerre navale, où la valeur intellectuelle et morale du personnel a décidé de la victoire, — en mettant aux prises deux flottes, dont l'une était entraînée et l'autre inerte, — personne ne peut plus ignorer l'impossibilité d'improviser des officiers de marine. Ayant reconnu la nécessité de la préparation militaire, on est effrayé par la variété du savoir et des qualités intervenant actuellement dans la création et l'utilisation d'une flotte. En vérité, le moment serait bien choisi pour nous pourvoir, systématiquement, d'officiers de marine incomplets !

Le recrutement exclusif par l'École comporte toutefois une réserve. S'il se trouvait parmi les gradés quelques sujets exceptionnels, (ayant été, par erreur, jugés incapables de bénéficier utilement de l'enseignement secondaire gratuit), on devrait leur donner toutes facilités pour s'instruire, afin de leur permettre de devenir officiers, en passant des examens identiques à ceux de leurs futurs camarades. Cette mesure, déjà appliquée en Italie, n'infirmerait en rien

le principe d'après lequel nul ne serait appelé à certaines fonctions sans avoir fait preuve des connaissances qu'elles exigent. La communauté d'origine intellectuelle, — seule désirable, possible et nécessaire, — étant ainsi réalisée pour les officiers de marine, devrait-on se déclarer satisfait? Pas encore.

*
* *

La crise des mécaniciens existe dans toutes les marines. Pour la résoudre, il est commode de la nier, mais, comme l'a dit M. Messimy, rapporteur du budget de 1904 : c'est un fait. Dès maintenant, une double évolution permet d'en fixer le terme : les machines deviennent, de jour en jour, plus difficiles à construire et plus faciles à conduire; la multiplicité des petits bâtiments a, de plus en plus, pour effet d'obliger les officiers de marine à apprendre la conduite des machines les plus délicates. C'est la condamnation du dualisme actuel. Dans la Marine de demain, la solution qui s'était autrefois imposée à la Marine à voiles (officiers militaires et professionnels marins, formant d'abord deux corps, puis un seul) pourra être retardée, mais non éludée : les officiers de marine devront savoir se servir de leur moteur.

Et qu'on n'objecte pas l'échec de la tentative américaine. Les États-Unis ont opéré, sur l'heure, une fusion ne pouvant logiquement devenir complète et effective

en moins de vingt-cinq années ; nous n'avons jamais eu, comme eux, la singulière idée de confier l'établissement des plans de machines aux officiers chargés de les faire fonctionner. C'est pour cela que, d'année en année, l'assimilation entre les spécialités des machines, des torpilles et du canonnage paraît plus justifiée chez nous ; c'est pour cela que les officiers de marine et mécaniciens, actuellement en service, n'ont aucune excuse, quand ils discutent la future fusion dans un esprit particulariste.

Les intérêts privés étant sauvegardés par une longue période transitoire, c'est en se plaçant au point de vue des intérêts généraux que cette question doit être examinée. Et l'on est alors conduit à préconiser la création des officiers de marine-mécaniciens. Ce corps unique permettra de réduire notablement l'effectif des officiers ; il suffira aisément à sa double tâche, s'il a pour collaborateurs des mécaniciens pratiques et non des semi-professionnels, ayant surtout travaillé dans des écoles pour y apprendre des bribes de mathématiques et la conduite théorique des machines. La fusion rendra aussi un grand service aux véritables travailleurs manuels, jusqu'à ce jour sacrifiés : comme les warrant-officers anglais et américains, les meilleurs d'entre eux recevraient enfin des soldes en rapport avec la valeur marchande de leur travail. Par ce moyen, et par ce moyen seulement, on assurera le service des machines avec

les trois catégories de personnel excellement définies par M. Messimy : un très petit nombre de véritables ouvriers, un très grand nombre de conducteurs de machines, quelques officiers, devant à des connaissances générales étendues de pouvoir diriger les praticiens placés sous leurs ordres.

Ceci n'est pas une utopie ; c'est l'application, dans la flotte, d'un système que la Marine connaît déjà : n'avons-nous pas des ingénieurs et des adjoints techniques remplissant dans les arsenaux les fonctions que nous voudrions voir attribuer à bord aux officiers de marine et aux adjudants principaux ? Croit-on que les ingénieurs pourraient se passer des adjoints techniques et inversement? N'est-ce pas à une instruction appropriée à leur rôle ultérieur que nos ingénieurs doivent de savoir diriger des praticiens et de les compléter? Nous est-il interdit d'user du même procédé pour les officiers de marine et d'escompter qu'il aura les mêmes résultats ?

Si le budget de la Marine était illimité, le système actuel pourrait se défendre. Mais il ne faut pas se dissimuler que le légitime désir de récompenser des services très réels conduit à constituer des cadres pléthoriques. Dans les grades subalternes, on trouve l'emploi des officiers mécaniciens ; il devient ensuite à peu près impossible de les caser. Ne se souciant pas de découvrir des fonctions imaginaires, l'Allemagne use d'un moyen radical : elle réduit à presque rien le

nombre des officiers supérieurs mécaniciens. Pour 212 officiers subalternes, elle avait, en 1904-1905, 4 capitaines de corvette et 2 capitaines de frégate mécaniciens. La proportion est dérisoire. Des avantages pécuniaires en atténuent les effets : dans tous les grades, les soldes des officiers mécaniciens sont très supérieures à celles des officiers de marine. L'Italie n'emploie pas ce correctif; par compensation, elle accorde plus d'avancement. N'ignorant pas l'inutilité des cadres supérieurs, elle ne s'est pourtant pas résignée à créer le vice-amiral et le second contre-amiral mécanicien, depuis longtemps prévus. Le cadre 1905-1906 comporte : 1 général de brigade mécanicien, 1 colonel, 5 lieutenants-colonels, 20 majors et 235 officiers subalternes. Tous ces chiffres sont très éloquents et il ne saurait être question de les comparer aux effectifs anglais.

En Angleterre, et là seulement, on trouve des officiers mécaniciens qui sont en même temps des ingénieurs de machines : le cumul des deux rôles permet d'utiliser, en qualité de constructeurs, les conducteurs de machines d'un grade élevé, dont on ne sait que faire à terre dans tous les autres pays. Le problème de l'avancement des officiers mécaniciens est ainsi résolu, mais par un moyen inadmissible et détourné, qui corroborre l'évidence universellement admise : la spécialité de conducteur de machines est trop étroite pour fournir l'emploi d'officiers de tous grades.

Et comme notre mentalité égalitaire exclut la solution allemande, l'adoption du principe américain est notre unique ressource. A elle seule, la création du corps des officiers de marine-mécaniciens entraînerait de grands changements dans nos méthodes d'instruction. Pour une autre cause, le système en vigueur devrait être encore plus profondément modifié.

A de très nombreux point de vue, les connaissances théoriques et techniques des ingénieurs sont du même ordre que celles des officiers de marine. Cela résulte d'un fait souvent méconnu : un ingénieur, qui ne comprendrait pas les besoins militaires de la flotte, serait incapable de bien construire une unité de combat ; un officier de marine, qui ne saurait pas mesurer la répercussion de ses desiderata militaires sur les dimensions et la complication d'un bâtiment, réclamerait la création d'unités de combat irréalisables ou détestables. Un bâtiment est un compromis entre des nécessités techniques et militaires si intimement associées que, pour aboutir, les ingénieurs et les officiers de marine doivent pouvoir se comprendre. C'est dire que l'idée d'avoir des officiers de marine trop peu instruits pour discuter utilement avec des ingénieurs ne résiste pas à l'examen ; c'est dire aussi qu'il conviendrait de donner une instruction commune aux futurs officiers des deux corps. Mais peut-on, en fait, améliorer la situation actuelle ?

Il ne faut guère s'arrêter à la crainte d'abaisser

ainsi le niveau du corps des officiers de marine : les deux carrières répondent à des goûts très différents et il n'est pas rationnel de supposer que tous les premiers de promotion voudraient être ingénieurs. Il est beaucoup plus sérieux de dire que le recrutement des ingénieurs risquerait de se tarir. Ceci serait, probablement, vrai aujourd'hui ; ceci cessera, très probablement, d'être vrai bientôt. Les avantages de l'unité d'origine étant de moins en moins contestés, l'évolution des idées autorise à prévoir que, tôt ou tard, l'École Polytechnique ne fournira plus d'officiers à l'Armée. A ce moment, le bloc des jeunes gens se préparant à Polytechnique se divisera : ceux qui envisageront l'éventualité d'entrer dans la Marine, comme ingénieurs, n'hésiteront pas à se présenter à l'École navale.

Il n'y a là, j'en conviens, qu'une simple hypothèse. Mais quelle base prendre quand il s'agit du recrutement de la Marine ? En matière d'organisation, on est en droit d'exiger des certitudes reposant sur des faits et des raisonnements rigoureux. On doit se contenter de probabilités dès qu'on s'occupe du personnel. Il ne faut pas oublier que, pour constituer un corps subalterne, un délai d'une dizaine d'année est indispensable et que les officiers entrés à l'École navale en 1905 fourniront leur rendement maximum vers 1930. Si, donc, on veut examiner toutes ces questions dans un esprit positif, il est nécessaire de se demander quels

seront les changements survenus et les besoins à satisfaire dans l'avenir. Ce calcul de probabilité étant fait, les mesures à prendre en découlent. Certains, qui se croient sages et prudents, réprouvent toute décision non provoquée par des nécessités déjà constatées : doit-on leur dire qu'en s'inquiétant seulement des besoins actuels ils tiennent pour certaine la probabilité la moins vraisemblable de toutes : le maintien indéfini du *statu quo?*

L'idée de réunir les ingénieurs et les officiers de marine dans une même école est, au surplus, dès maintenant appliquée aux États-Unis. En France même, l'utilité de rapprocher ces deux corps a été reconnue. L'embarquement des ingénieurs de 3e classe sur l'école d'application des aspirants ne répond pas malheureusement et ne peut pas répondre au but poursuivi : c'est trop tôt ou trop tard. On met brusquement en présence des jeunes gens tout à fait dissemblables et enclins, vu leur âge, à se bercer de l'illusion qu'une supériorité sur certains points concède une supériorité absolue. Les ingénieurs dédaignent, non sans raison, l'instruction de leurs camarades de hasard, qui, de leur côté, monopolisent les connaissances maritimes ; les relations entre les deux groupes sont telles qu'aucun ne bénéficie du contact avec l'autre.

L'Allemagne agit plus sagement, en mélangeant les deux catégories au début de leur arrière. Nous

serions encore mieux avisés, en augmentant la durée des études communes. Il suffirait, pour cela, de ne pas oublier l'existence de nombreux lycées, qui nous dispensent de recourir à d'autres écoles pour l'étude des mathématiques spéciales. Cessant alors de faire de la science pure à l'École navale, on ne s'y occuperait plus que de ses applications maritimes : on éviterait un double emploi et le recrutement des ingénieurs par l'École Polytechnique cesserait de s'imposer.

L'extension du programme d'entrée de l'École navale nécessiterait l'élévation de la limite d'âge. La mesure serait avantageuse au point de vue social : recrutant des jeunes gens âgés de dix-huit ans au moins et de vingt ans au plus, nos officiers ne pourraient plus ignorer l'évolution des idées et les aspirations de la majorité de leurs concitoyens.

S'il faut en croire un homme dont la valeur maritime est connue de tous, nous réaliserions un second et très important progrès. « Le sens marin ne se définit pas, disait l'amiral Mottez[1] ; cependant, sans lui, l'officier de marine est incomplet. Quelques marins le possèdent à un haut degré ; d'autres, en beaucoup plus grand nombre, en sont presque entièrement dépourvus... Beaucoup de bons esprits pensent qu'il faut avoir

[1] Cette citation est extraite de l'*Essai sur l'instruction des jeunes officiers de marine*, de M. le lieutenant de vaisseau d'Adhémar de Cransac (Archives de l'École supérieure de Marine).

grandi sur l'eau, qu'il faut que le futur marin soit en présence des phénomènes nautiques [1] pendant que se forment les qualités de l'homme dans lesquelles gît le sens marin. En France, cette opinion a prévalu. Pour que le sens marin puisse se développer chez nos futurs officiers de marine, les jeunes gens qui se destinent à la Marine sont appelés à l'École navale à un âge auquel le corps n'est pas formé, et, comme conséquence malheureuse, à un âge où les études classiques sont à peine ébauchées. Pour recruter tout un corps dans ces conditions, il faut que l'on soit bien persuadé que ce sens ne peut se former chez l'homme que quand il est encore enfant... Eh bien, on se trompe... Qu'est-ce donc, que ce sens marin qu'on ne définit pas et auquel on fait de si grands sacrifices ? Il ne gît pas entièrement dans l'expérience, puisque l'on voit de vieux marins qui ne le possèdent pas, tandis qu'on en connaît de jeunes que l'on dit marins jusqu'au bout des ongles. L'étude des sciences ne le donne pas non plus, puisqu'on rencontre plus de marins doués de ce sens chez les pilotes que chez les capitaines de vaisseau.

[1] C'est le principal argument invoqué en faveur de l'aptitude spéciale des inscrits pour le service de la flotte. Par une généralisation hardie, on l'utilise même pour des hommes n'ayant jamais vu la mer — tels les mariniers. Si cet argument paraît probant, on devrait, logiquement, en tenir compte pour le recrutement des officiers de marine : leur valeur maritime important encore bien plus que celle des matelots, il faudrait interdire l'entrée de l'École navale à tous les jeunes gens provenant de l'intérieur.

« Un marin doué de ce sens si rare apprécie exactement les limites de l'utile et du possible dans la lutte avec les éléments... En un mot, il mesure exactement des yeux les phénomènes nautiques du moment et ceux qui peuvent survenir. Eh bien, je dis que le sens marin est simplement une science d'observation que l'on peut acquérir, que l'on peut régulièrement enseigner par raison démonstrative. Il fallait l'esprit éveillé de l'enfance pour deviner sans explications le jeu des phénomènes nautiques; mais, si l'on a recours à des leçons méthodiques, on trouvera chez l'homme fait un esprit plus mûr, plus assoupli par l'étude et plus apte à tirer parti de bonnes leçons! Alors, pourquoi écourter l'instruction de nos futurs officiers? Ne vaudrait-il pas mieux n'appeler à l'École navale que des jeunes gens ayant terminé leurs études? » Si le culte de la tradition n'avait pas pour corollaire le dédain des meilleurs arguments, la réforme préconisée par l'amiral Mottez serait faite depuis longtemps.

*
* *

Les opinions précédentes sont basées sur l'examen méthodique de notre situation présente et future. L'étude des Marines de guerre nous fournit d'autres indications. En Allemagne, en Angleterre et en Italie, la première année de séjour à l'École est considérée comme une période d'épreuve; dans ces trois pays

encore, l'aptitude maritime est la condition *sine qua non* de la nomination au grade d'officier ; dans ces trois pays, enfin, nul ne peut devenir lieutenant de vaisseau sans avoir passé par toutes les écoles de spécialité ou par une école unique en tenant lieu. N'est-il pas raisonnable de procéder ainsi ? Rapprochant cela de ce qui a été dit plus haut, on en arrive à concevoir un cycle d'études qui ne peut guère différer du suivant :

Entrée à l'École navale entre dix-huit et vingt ans, après concours portant sur les matières de la classe de mathématiques spéciales. Période de dégrossissement de six mois à terre. (Pratique : exercice du métier de gabier, de timonier et de chauffeur-graisseur ; étude des manuels de ces spécialités. — Théorie : théorie du navire, houle, girations; analyse ; navigation et calculs nautiques.) Période consécutive d'épreuve de cinq mois à la mer (développement des connaissances pratiques précédemment acquises ; vérification de l'aptitude maritime ; géographie politique et commerciale). Élimination des non-marins, dès la fin de cette première année, en les autorisant à continuer dans la branche ingénieur, si le nombre des places disponibles le permet. Une deuxième année à l'école à terre. (Pratique : exercice du métier de canonnier, de torpilleur, de fusilier et de mécanicien ; étude des manuels de ces spécialités. —Théorie : explosifs ; balistique intérieure et extérieure ; astro-

nomie; mécanique rationnelle ; architecture navale ; machines; histoire maritime.

Au commencement de la troisième année, les deux branches bifurquent : les ingénieurs vont à l'École d'application du génie maritime ; les officiers de marine embarquent pendant cinq mois, en qualité d'aspirant de 2e classe, sur le même bâtiment qu'au début (pratique de la navigation, géographie politique et commerciale, matières dont la connaissance est exigée des gradés de toutes les spécialités). Nomination au grade d'aspirant de 1re classe. Embarquement alternatif, pendant trois mois, sur les torpilleurs et sur les grands bâtiments stationnés dans nos ports du Nord, pour remplir, dans les deux cas, les fonctions d'enseigne de vaisseau. Promotion à ce dernier grade aussitôt après les six mois de stage.

L'entraînement comporterait, en résumé : trois ans d'études, trois examens et deux stages pouvant entraîner un redoublement de période ou même l'élimination de l'École. Les élèves-officiers feraient le service des marins brevetés pendant les deux premières années, celui des gradés au début de la troisième année et celui d'officier à la fin. A tour de rôle, les enseignes de vaisseau assureraient ensuite le service sur les bâtiments en campagne et sur les petites unités métropolitaines. Tous les ans, la promotion sur le point d'atteindre le grade de lieutenant de vaisseau serait enfin envoyée, en bloc, dans les

écoles de canonnage (artillerie lourde et légère et petites armes) et de torpilles (machines, électricité, torpilles). Les enseignes de vaisseau passeraient alternativement cinq mois et demi dans chacune des écoles. Les résultats des examens de sortie, rapprochés des notes obtenues en service, depuis le grade d'aspirant de 1re classe, détermineraient l'ordre de promotion au grade de lieutenant de vaisseau.

Quel que soit l'acquis des enseignes de vaisseau, le passage dans les écoles de spécialité s'impose, comme moyen d'obliger les officiers de marine à reprendre l'habitude d'un travail intellectuel régulier. Il est, en effet, toujours difficile de se livrer à bord à des études théoriques et cela devient normalement impossible sur les bâtiments en campagne. Cet inconvénient et sa conséquence sont inéluctables.

Avec l'entraînement proposé, il y aurait, d'ailleurs, un autre motif de recourir aux écoles de spécialité : elles serviraient à compléter l'instruction première d'officiers ayant séjourné dix-huit mois seulement à l'École navale. Si l'examen minutieux des programmes à adopter conduisait à juger cette période trop écourtée, il serait très facile d'y remédier, en prévoyant une troisième année d'École navale. Pendant les cinq premiers mois, elle comporterait des cours de technologie pour les ingénieurs et un embarquement sur l'École d'application pour les officiers de marine. Six mois d'études communes, consacrées au dévelop-

pement des connaissances générales de tous les futurs officiers, clôtureraient l'enseignement donné à l'École navale. Le stage dans le grade d'aspirant de 1re classe étant maintenu, la durée totale de l'entraînement atteindrait trois ans et demi pour les officiers de marine. Après ce délai, les ingénieurs obtiendraient aussi leur deuxième galon ; ils quitteraient leur École d'application six mois ou un an plus tard.

Cet aperçu de l'entraînement des officiers comporte une lacune très importante, mais volontaire. Chacun sait aujourd'hui que la quantité de savoir nécessaire pour réussir dans une carrière quelconque croît de jour en jour. Nous agissons pourtant comme si le métier d'officier de marine échappait à cette règle universelle. Quand nous renoncerons à user d'un paradoxe, non moins stupéfiant que dangereux pour la défense nationale, il sera temps de parler de l'éducation des officiers.

Comprenant alors la nécessité de pourvoir la Marine d'hommes possédant un ensemble de qualités naturelles et acquises plutôt rares, on découvrira d'autres besoins. Tout le monde reconnaîtra que le sentiment très net des devoirs, de la variété intellectuelle et des satisfactions morales de notre métier, peut seul compenser des soldes dérisoires pendant plus de vingt ans et rendre séduisante toute une existence anormale, parfois très dure. Cette notion en imposera une autre : il ne suffit pas de donner aux officiers une

instruction aussi complète que possible ; il faut aussi en faire des hommes sachant se conduire eux-mêmes, comprenant la Marine et l'aimant. La tâche est belle ; c'est aux instructeurs militaires des jeunes officiers qu'il appartient de la remplir.

CHAPITRE VIII

UTILISATION, SPÉCIALITÉS ET AVANCEMENT DES OFFICIERS DE MARINE ET MÉCANICIENS

Tableau donnant l'utilisation générale des officiers de marine anglais et français.

N.-B. — Les chiffres ci-dessous sont extraits de relevés établis par l'amiral Mallarmé en janvier 1902 et, par suite, inexacts aujourd'hui ; mais les différences entre les colonnes Angleterre et France ne varient guère d'une année à l'autre : les observations suggérées par la répartition de 1902 n'ont donc pas cessé d'être rigoureusement exactes en 1906. La même remarque s'applique, d'ailleurs, à tous les tableaux insérés dans ce livre : les vérifications faites, depuis leur établissement, permettent de garantir l'exactitude actuelle des commentaires qui les accompagnent.

GRADES	SANS EMPLOI		EN SERVICE		EMBARQUÉS	
	Angleterre.	France.	Angleterre.	France.	Angleterre.	France.
Officiers généraux.	39	5	30	40	12	10
Capitaines de vaisseau.	37	32	167	93	103	32
Capitaines de frégate.	34	35	275	180	146	84
Lieutenants de vaisseau.	85	74	1120	676	857	383
Enseignes.	10	112	344	433	122	367

En ajoutant aux officiers en service ceux qui se trouvaient sans emploi en janvier 1902, les totaux obtenus accusent, dans tous les grades, des différences manifestement incompatibles avec l'importance relative des Marines anglaise et française. On en verra, plus loin, les effets au point de vue de l'avancement.

Contentons-nous, ici, de noter les principales anomalies : nous trouvons le moyen d'employer 40 officiers généraux et l'Angleterre en utilise 30 seulement; à cette exception près, la proportion des officiers sans emploi est toujours plus forte chez nous qu'en Angleterre. Le rapprochement des chiffres concernant le personnel en service à terre et embarqué n'est pas moins suggestif : à partir du grade de lieutenant de vaisseau, les postes à terre absorbent en Angleterre moins d'officiers qu'en France. L'écart réel surpasse d'ailleurs l'écart apparent, si l'on tient compte des embarquements fictifs. Conclusion : les officiers naviguent beaucoup moins en France qu'en Angleterre. Cette différence n'est certainement pas à notre avantage.

Les cadres et l'emploi des enseignes de vaisseau méritent, d'autre part, de fixer l'attention. Il est, de prime abord, tout à fait inconcevable que la flotte anglaise puisse être armée avec 354 enseignes de vaisseau, quand la nôtre en prend 545. Mais il ne faut pas oublier que, contrairement à nous, l'Angle-

terre dispose d'un corps très nombreux d'adjudants principaux concourant à l'embarquement. Cela permet déjà de réduire sensiblement le nombre des postes réservés aux enseignes de vaisseau. Pour les supprimer à peu près complètement sur les grands bâtiments, l'Angleterre emploie un second moyen, non moins avantageux que le premier : elle fait remplir à ses aspirants les fonctions que nous confions à nos enseignes de vaisseau.

En chiffres, le résultat de ces mesures se traduit par la possibilité d'assurer le service à bord avec trois fois moins d'enseignes que nous. Au point de vue de l'entraînement des officiers, le bénéfice est encore plus grand : en Angleterre, les aspirants se préparent à devenir chefs de quart et de détail sur les petits bâtiments, en exerçant, en sous-ordre, les mêmes fonctions sur les grands bâtiments; en France, les enseignes de vaisseau souffrent d'être alternativement chefs de service et seconds des détails du bord, pendant que les aspirants, ballottés d'un bâtiment à l'autre et chargés de vagues emplois, n'apprennent à peu près rien de leur futur métier.

Autre remarque importante. Près des deux tiers des enseignes de vaisseau anglais étaient, en janvier 1902, en instruction dans les écoles de spécialité ; au même moment, on ne trouvait que 30 officiers de ce grade dans nos propres écoles. Sur ce point encore, il est difficile de croire à la supériorité de notre

système. Nous voulons, à juste titre, que nos aspirants aient des notions assez étendues en canonnage, en torpilles et machines : comment pouvons-nous admettre l'inutilité de compléter plus tard leur acquis ? Pour nous, le passage dans les écoles de spécialité est une faveur, faite à certains officiers ; en Angleterre, comme en Allemagne, on estime que tous les enseignes de vaisseau doivent passer par toutes les écoles de spécialité : n'est-il pas logique d'exiger de tous les lieutenants de vaisseau des connaissances militaires supérieures à celles des aspirants ?

Afin de progresser, il faut évidemment que, pendant une partie de leur carrière, quelques officiers étudient de très près telle ou telle branche de notre métier. Mais cette spécialisation effective doit, comme pour les ingénieurs, résulter des circonstances et des goûts de chacun : elle ne saurait dispenser un lieutenant de vaisseau d'étudier les machines et le canonnage après sa sortie de l'École d'application, ni un officier canonnier de connaître l'électricité. S'il n'en est pas ainsi, la situation de la flotte devient mauvaise : la disparition momentanée d'un officier risque de paralyser le service du bord en temps de paix et de le compromettre en temps de guerre.

⁂

Effectif des officiers de marine affectés aux principaux services en Angleterre et en France (avril 1904).

			AMIRAUX	CONTRE-AMIRAUX	CAPITAINES de vaisseau.	CAPITAINES de frégate.	LIEUTENANTS de vaisseau.
Nombre total des officiers affectés à l'Administration centrale.	Londres . .	activité. . . .	1	5	13	16	3
		retraite. . . .	1	1	9	3	1
	Paris . . .	activité. . . .	4	5	5	3	16
		résidence fixe.	»	»	»	3	3
Nombre total des officiers généraux en service dans les ports et arsenaux (Grande-Bretagne, Irlande, Gibraltar et Malte, pour l'Angleterre ; France, Algérie et Tunisie, pour la France)	Angleterre . .		4	5	»	»	»
	France. . . .		5	10	»	»	»
Nombre total des officiers de marine faisant partie de l'état-major des trois arrondissements maritimes anglais et des cinq arrondissements maritimes français.	Angleterre . .		»	»	»	»	3
	France. . . .		»	»	5	10	10
Auxiliaires immédiats des « superintendents » des arsenaux de Chatham, Sheerness, Portsmouth, Devonport et Pembroke et de nos cinq majors généraux.	Angleterre . .		Des fonctionnaires civils : 14 en tout.				
	France. . . .		»	»	8	5	11

Depuis le 1er avril 1904, l'Administration centrale anglaise a été rajeunie. En janvier 1906, les deux premiers Lords navals de l'Amirauté sont deux officiers généraux, mais les troisième (Controller) et quatrième Lords sont des capitaines de vaisseau. En outre, trois nouveaux postes ont été créés, dès 1905 : un capitaine de vaisseau adjoint au premier Lord à la mer a la haute main sur les sous-marins ; un second capitaine de vaisseau, portant le titre de « Directeur d'éducation navale », a été chargé de la direction supérieure des Collèges d'Osborne et de Darmouth, ainsi que de l'instruction des cadets ; un contre-amiral, nouvellement promu, a été enfin nommé « Inspecteur général du tir ». Etablissez une distinction nécessaire entre l'expérience apparente et réelle et vous comprendrez pourquoi l'amiral Fisher a voulu confier à des capitaines de vaisseau la direction des services exigeant la connaissance minutieuse du matériel le plus récent.

Sauf ces changements, la situation est demeurée sensiblement constante pour les deux pays. Aujourd'hui comme hier, les commandants en chef anglais n'ont pas, comme leurs collègues français, à s'occuper de toute la défense des côtes ; à cela près, les officiers affectés aux ports et arsenaux sont, dans les deux pays, chargés des mêmes services. Le tableau précédent a, par suite, une signification très précise : l'Angleterre reconnaît, comme l'Allemagne, les avantages d'une décentralisation que nous nous efforçons

l'empêcher. Évitant ainsi à ses officiers l'obligation de noircir beaucoup de papier, l'Angleterre peut, sans inconvénient, réduire les états-majors de ses ports et arsenaux.

En dehors de l'État-major général, dont l'examen comparatif fait l'objet d'un tableau spécial, la principale différence entre les effectifs des Administrations centrales anglaise et française provient du service hydrographique. En Angleterre, on y trouve 16 officiers de marine, dont 10 en retraite. Chez nous, ce service comporte 6 officiers de marine et 17 ingénieurs hydrographes. Nos cartes sont peut-être meilleures, mais, à coup sûr, moins nombreuses et moins répandues que celles de l'Angleterre : ceci justifie-t-il l'emploi d'un personnel plus considérable et composé, en majeure partie, d'officiers absolument spécialisés ? Il est permis d'en douter. Personne ne songe à contester la valeur des ingénieurs hydrographes : au point de vue technique, ils sont, par définition, plus compétents que des officiers de marine; plusieurs hydrographes ont été ou sont des savants. Mais, là n'est pas la question. Il s'agit uniquement de savoir, si le service hydrographique exige la constitution d'un corps spécial ?

D'accord sur ce point, l'Allemagne, l'Angleterre, les États-Unis et l'Italie n'admettent pas cette nécessité. L'Allemagne et l'Angleterre pensent que l'obligation imposée aux officiers de marine de tous les

pays d'étudier l'hydrographie, au début de leur carrière, les met à même de remplir l'office de nos ingénieurs hydrographes. Cette idée est excessive. Mais ne répondrait-on pas à tous les besoins, en créant un brevet d'hydrographe, réservé aux officiers de marine ?

Si nous adoptions le système déjà appliqué en Italie, la suppression des ingénieurs hydrographes ne pourrait être naturellement effectuée que par voie d'extinction. C'est le seul moyen de ménager des intérêts privés très respectables; c'est aussi le seul moyen de faire une réforme pratique. Le fonctionnement du service hydrographique serait ainsi assuré pendant une longue période transitoire et l'on pourrait, sans aucun scrupule, trancher la question des hydrographes en se plaçant au seul point de vue de l'intérêt genéral. Les données du problème seraient alors les suivantes : plus nous allons, plus le nombre des cartes à faire diminue; dès maintenant, l'expérience des autres pays prouve la possibilité de charger les officiers de marine du service hydrographique; pouvons-nous consacrer assez d'argent aux dépenses militaires pour entretenir, indéfiniment, un corps de spécialistes dont la nécessité, déjà méconnue partout, décroît avec le temps?

∴

COMPOSITION DE L'ÉTAT-MAJOR-GÉNÉRAL EN ALLEMAGNE, EN ANGLETERRE ET EN FRANCE (février 1905.)

ALLEMAGNE	ANGLETERRE	FRANCE
1 vice-amiral. 1 capitaine de vaisseau. 1 capitaine de frégate. 11 capitaines de corvette. 8 lieutenants de vaisseau.	1 contre-amiral. 5 capitaines de vaisseau. 7 capitaines de frégate. 1 lieutenant de vaisseau.	1 vice-amiral. 3 capitaines de frégate. 7 lieutenants de vaisseau.

Au lieu de commenter des chiffres si éloquents, mieux vaut citer encore des faits : en Allemagne et en Angleterre, l'État-major général (qui est complété par des officiers des divers corps de la Marine) s'occupe, exclusivement, de la préparation intellectuelle de la guerre ; en France, il doit non seulement suffire à cette tâche, mais encore traiter toutes les questions militaires.

*
* *

UTILISATION DES OFFICIERS EN RÉSIDENCE FIXE EN ITALIE ET EN FRANCE janvier 1905.

ITALIE		FRANCE	
NOMBRE et grade.	EMPLOI	NOMBRE et grade.	EMPLOI
1 contre-amiral.	Directeur général de l'artillerie et de l'armement au ministère.	19 capitaines de frégate.	6 Inspecteurs des électro-sémaphores : 5 dans les Dépôts des équipages : 2 dans les Ateliers de la flotte ; 3 dans les Directions des ports : 2 au Service hydrographique : 1 au Service central des torpilles et de l'électricité.
2 capitaines de vaisseau . .	Directeurs de l'artillerie et de l'armement dans les ports.		
2 capitaines de vaisseau . .	Commandants de la Défense locale maritime dans les ports.		
1 capitaine de vaisseau . .	Membre de la Commission permanente des essais du matériel de guerre.		
7 capitaines de frégate . . .	2 Vice-directeurs de l'artillerie et de l'armement : 2 officiers en second de la Défense locale maritime : 1 Vice-directeur de l'Institut hydrographique : 1 sous-directeur de l'Intendance.	19 lieutenants de vaisseau.	5 dans les Directions des ports : 2 chargés des cartes et archives dans les ports : 4 dans les Défenses fixes : 1 aux Défenses sous-marines de Toulon : 2 au Service hydrographique ; 1 au Service central des torpilles et de l'électricité : 4 dans les Dépôts.
12 lieutenants de vaisseau .	4 adjoints aux Directions d'artillerie et de l'armement ; 4 adjoints aux commandants en chef chargés de la Défense maritime ; 2 à l'Institut hydrographique ; 2 aux Défenses maritimes de Gaëte et de Messine.		
Total 26 officiers.		Total 38 officiers . . .	

A de rares exceptions près, tous les postes occupés par nos officiers en résidence fixe sont généralement secondaires ; ils sont confiés en Italie à des officiers des équipages de la flotte (adjudants principaux) ; par contre, tous les postes italiens sont importants et exigent l'emploi d'officiers instruits. On retrouve ici le même vice qu'à bord : nous gaspillons notre personnel officier et nous en arrivons ainsi à avoir, en même temps, des cadres trop nombreux et un service insuffisamment assuré. Nous empêchons, en outre, les officiers en résidence fixe de dépasser le grade de capitaine de frégate, pendant que l'Italie leur garantit un avancement retardé, mais non limité. L'importance de certains postes sédentaires et la nécessité de stimuler le zèle de ceux qui en sont chargés devraient, pourtant, nous engager à suivre l'exemple italien, sinon complètement, du moins jusqu'au grade de capitaine de vaisseau.

Il ne paraît pas douteux qu'un cadre de résidence fixe est indispensable ; il paraît non moins certain qu'il y a avantage à le compléter, en tirant parti des officiers retraités, comme en Allemagne et en Angleterre. Étant donné le coût de l'instruction d'un officier, l'État a intérêt à l'employer le plus longtemps possible. Or, il advient souvent que tel d'entre eux, qui ne pourrait être embarqué sans danger, est capable de bien remplir certaines fonctions à terre. Au bénéfice directement réalisé, par l'utilisation des retraités,

s'en ajoute un autre. La possibilité de procurer des situations convenables à des officiers ayant rendu de bons services, mais devenus insuffisants, comporte un corollaire : l'obligation d'user largement des mises à la retraite d'office, non moins nécessaires pour avoir une Marine puissante que pour résoudre le problème de l'avancement en temps de paix.

Si onéreuses que puissent être les mises à la retraite d'office, on ne saurait oublier qu'elles permettent de faire des économies se chiffrant par millions : des avaries ou des pertes de bâtiments, en temps de paix ;la défaite de la flotte, en temps de guerre. Il n'est pas donné à tout le monde de savoir commander un bâtiment ; il est exceptionnel de posséder l'ensemble des qualités que l'on a le droit d'exiger d'un officier général : ceux qui se sont absolument fourvoyés en venant dans la Marine ne devraient pas dépasser le grade de capitaine de corvette ; il faudrait admettre que le conditionnement ne constitue pas, à lui seul, un titre suffisant pour être promu officier général.

RENSEIGNEMENTS ET RÉFLEXIONS SUR LES SPÉCIALITÉS ET LES FONCTIONS DES OFFICIERS DE MARINE ET MÉCANICIENS

En général, les officiers mécaniciens ne peuvent pas acquérir les mêmes brevets que les officiers de marine ; par exception, ils sont admis dans notre école de torpilles. En plus des fonctions qu'ils remplissent dans tous les pays, les officiers mécaniciens sont

chargés, en Allemagne, du service de l'électricité et des moteurs desservant l'artillerie; partout ailleurs, ces deux détails sont respectivement confiés aux officiers de marine brevetés torpilleur et canonnier ou utilisés comme tels. Les spécialités du canonnage et des torpilles existent dans tous les pays, sauf aux États-Unis. On y admettait, naguère, que les officiers n'avaient nul besoin de compléter leurs études dans des écoles de spécialité. Ce principe audacieux était, toutefois, atténué par l'usage de maintenir longtemps les mêmes officiers dans les postes exigeant de véritables spécialistes.

Malgré leur répugnance pour la spécialisation, les États-Unis cessent, maintenant, d'en méconnaître la nécessité. En 1904, ils ont décidé que, tous les grands bâtiments recevraient un officier canonnier, en plus de l'officier de navigation, qui jusqu'alors en tenait lieu. En 1905, ils ont prévu que, tous les ans, quelques officiers subalternes suivraient une instruction spéciale en canonnage et en machines. Les officiers brevetés, dont la Marine américaine sera prochainement pourvue, n'exerceront que la haute direction de leur spécialité. Comme par le passé, les autres officiers du bord instruiront, à tous égards, le personnel placé sous leurs ordres pendant le combat. C'est ainsi que, sur les nouveaux cuirassés de 16 000 tonneaux, l'officier canonnier sera un capitaine de corvette. Trois autres officiers du même grade complè-

tent l'effectif des auxiliaires immédiats du capitaine de vaisseau commandant : l'un d'eux est chargé des fonctions de second, un autre de la navigation et le troisième des machines.

Partout, sauf en France, l'hydrographie est du ressort des officiers de marine. La navigation et les montres ne constituent nulle part une spécialité, sauf en Angleterre, où le nombre des officiers possédant ce brevet est assez considérable pour assurer le service sur tous les bâtiments de quelque importance. Il existe, enfin, des officiers brevetés interprètes dans les Marines anglaise et française et des officiers brevetés électriciens dans les Marines italienne et française.

En dehors des Écoles de spécialité, toutes les marines sont aujourd'hui pourvues d'une École supérieure plus ou moins bien comprise. En Allemagne, les cours de l'académie navale de Kiel sont très variés et en partie facultatifs. Le programme d'instruction comporte des conférences, complétées par de fréquents échanges de vue entre les professeurs et les élèves. Cette méthode d'enseignement est évidemment féconde; c'est aussi la seule qui permette à un directeur d'école d'apprécier le travail et l'acquis de ses subordonnés. En Italie, le « Cours complémentaire » de l'Académie navale de Livourne est obligatoirement suivi par tous les sous-lieutenants sur le point de passer lieutenants de vaisseau. L'enseignement ne diffère guère de

celui de notre École supérieure ; mais, il s'adresse à des officiers ne connaissant pas encore très bien leur métier et par suite mal préparés à en profiter. Poussant à l'excès le judicieux principe appliqué par l'Allemagne, l'Angleterre autorise les capitaines de frégate et de vaisseau, seuls admis au « War course », à choisir deux cours facultatifs (il n'en est prévu que quatre : machines à vapeur, architecture navale, navigation pratique, langues étrangères) et limite leurs études obligatoires au Droit international, à l'histoire maritime et aux questions de stratégie et de tactique.

Aux États-Unis, l'École de guerre navale reçoit des lieutenants de vaisseau ne s'occupant que de stratégie, de tactique et de Droit international. L'actualité détermine, le plus souvent, le programme des cours et des travaux personnels exigés des élèves. Ceux-ci soutiennent leurs idées devant le Comité des professeurs, chargé d'annoter les travaux et de les transmettre à l'État-major général qui les utilise. Il est permis de critiquer le système américain, car, pour former l'élite des officiers, il ne suffit pas de lui donner un enseignement technique. On doit aussi reconnaître que ce système procure au commandement des études militaires d'une réelle utilité et présentant des garanties sérieuses : pour juger des officiers et faire bénéficier la Marine de leurs connaissances, la procédure américaine est, à coup sûr, meilleure que la nôtre.

*
* *

Quelle que soit leur spécialité, les officiers subalternes concourent, normalement, au service de quart à la mer. Il en est généralement de même pour le quart en rade. En Angleterre, la rapidité de l'avancement atténue la rigueur de cette dernière règle. L'Allemagne ne l'applique que partiellement : faisant toujours varier le mode d'emploi de ses officiers avec leur grade, elle trouve le moyen d'exempter de quart presque tous ses capitaines-lieutenants.

A de très rares exceptions près, les seconds des cuirassés allemands sont des capitaines de corvette, comme aux État-Unis. Ces deux pays estiment, non sans raison, qu'on peut être un excellent second et un déplorable commandant ; ils préfèrent charger les plus jeunes officiers supérieurs de la besogne la plus simple et confier, au plus tôt, des commandements à leurs capitaines de frégate. En procédant ainsi, on peut se débarrasser sans retard des commandants incapables et développer l'aptitude des autres aux fonctions de capitaine de vaisseau. En même temps, on délivre les capitaines de frégate de ce service paperassier et subalterne du détail général, que la plupart d'entre eux ont pratiqué comme enseigne ou lieutenant de vaisseau. Ce dernier avantage n'est pas négligeable, tant s'en faut : un mauvais emploi des officiers pro-

époque, en effet, un découragement non moins grand que des abus en matière d'avancement.

Ayant déjà vu comment on pourrait réglementer l'entraînement et l'utilisation des aspirants et enseignes de vaisseau, il resterait à préciser leurs fonctions à partir de ce moment. Cela exigerait trop de détails. A défaut, il n'est peut-être pas superflu de poser quelques questions. Ne serait-il pas facile de réserver les postes d'officier de quart en campagne aux lieutenants de vaisseau de moins de cinq ans de grade? Ne serait-il pas possible de faire précéder les commandements réels d'un commandement de torpilleur de défense mobile, constituant une sorte de stage? Ne serait-il pas avantageux de donner le commandement réel assez tard pour qu'un officier ne soit plus exposé à embarquer, comme officier de quart, après avoir commandé? Ne serait-il pas logique de compléter et de contrôler les connaissances générales des lieutenants de vaisseau ayant bien commandé, en les envoyant à l'École supérieure peu de temps avant leur nomination au grade de capitaine de corvette?

Cette dernière idée soulève deux objections : les officiers-élèves seraient trop âgés; l'école ne produirait plus d'aides de camp. Les officiers ne seraient plus très jeunes, à coup sûr; ce ne seraient, pourtant, pas des vieillards. Le grade de capitaine de corvette ne saurait, en effet, se concevoir que comme un moyen

de permettre à des officiers méritants de ne pas s'éterniser dans le grade de lieutenant de vaisseau. L'élite devrait, donc, pouvoir passer capitaine de corvette entre dix et douze ans de grade et franchir, dans l'espace de six ans, cet échelon et le suivant. Or, c'est de l'élite qu'il s'agit ici. Et pour déterminer, à bon escient, ceux qui en font partie, sur quoi peut-on se baser? L'inutilité de destiner à l'École supérieure des officiers auxquels il serait dangereux de confier des bâtiments importants ne paraît pas contestable : comment juger de leur aptitude, sinon par l'épreuve d'un premier commandement effectif ?

Une sélection aussi tardive n'empêcherait d'ailleurs pas de constituer les état-majors avec des brevetés. N'est-il pas extraordinaire qu'un lieutenant de vaisseau, ayant un jour de grade, puisse être appelé à remplir les fonctions de secrétaire dans les commissions de notre Administration centrale ou de nos escadres et à surveiller les actes des commandants en chef ou des commandants de bâtiments ? A bord comme à terre, il serait non moins utile que rationnel de réserver les postes d'auxiliaires du haut commandement à des officiers d'esprit mûr et d'une valeur reconnue, c'est-à-dire à des capitaines de corvette brevetés et exclusivement à eux. Non moins normalement, d'autres emplois reviendraient à des capitaines de corvette. Il en est ainsi de plusieurs commandements : groupes de torpilleurs et de contre-

rpilleurs; défenses mobiles et stations de sous-arins d'importance secondaire; fonctions de second ır les bâtiments commandés par des capitaines de égate et d'officier chargé du détail général (partie ıilitaire exceptée) sur nos plus grandes unités.

L'énumération précédente prouve combien il est peu sérieux de dire : si le cadre des capitaines de corvette était presque entièrement prélevé sur celui des lieutenants vaisseau, nous ne saurions que faire de nos capitaines de corvette et nous manquerions de lieutenants de vaisseau.

RENSEIGNEMENTS SUR LES RÈGLES D'AVANCEMENT DES OFFICIERS DE MARINE ET MÉCANICIENS

Allemagne. — Dans tous les grades, l'avancement a lieu à l'ancienneté. Mais, tout officier jugé incapable de remplir les fonctions du grade supérieur est congédié du service, au moment où il devrait être promu. Très durement pratiquée, cette sélection à rebours assure le rajeunissement des cadres des officiers de marine. Le même système d'avancement est appliqué avec beaucoup plus de modération, quand il s'agit des officiers mécaniciens : pour eux, il n'a visiblement d'autre but que de rendre à la vie civile des officiers qui, en toute équité, ne possèdent plus les qualités voulues.

Angleterre. — Des résultats d'examens garantis-

sent aux meilleurs élèves la possibilité d'être nommés lieutenants de vaisseau deux ans et trois mois avant leurs camarades de promotion et de gagner une année supplémentaire d'ancienneté, en bénéficiant d'une nomination antidatée. Après un certain temps de service, les lieutenants passent tour à tour capitaines de frégate et de vaisseau, exclusivement au choix. En principe, l'avancement se fait ensuite à l'ancienneté. Pratiquement, cette règle comporte des restrictions telles que, l'Amirauté élimine qui elle veut : suivant une modalité spéciale, l'Angleterre procède, donc, par sélection à rebours pour les hauts grades. Les règles d'avancement des officiers mécaniciens sont, théoriquement, les mêmes ; en fait, les écarts d'ancienneté sont toujours bien moindres que pour les officiers de marine.

Etats-Unis. — L'avancement à l'ancienneté est de règle. Nul ne peut, pourtant, être promu au grade supérieur sans avoir obtenu un certificat d'aptitude. Mais cette épreuve, toujours facile et remplacée pour les officiers supérieurs par le simple examen du calepin de notes, paraît être exclusivement destinée à débarrasser la Marine des officiers tarés. Les inconvénients de ce système d'avancement ont conduit le Secrétaire de la Marine à proposer, en 1901, la suppression de toute entrave à la faculté de faire gagner, par décision du Sénat, un certain nombre de

rangs (30 au maximum) aux officiers les plus méritants de tous grades. Fin 1904, le président Roosevelt a de nouveau insisté sur la nécessité d'instituer l'avancement au choix et de recourir systématiquement à des mises à la retraite d'office. En 1905, l'avancement a été accéléré par la radiation de 2 capitaines de vaisseau, 15 capitaines de frégate, et 38 capitaines de corvette. Quoique retraités, ces officiers resteront à la disposition de la Marine jusqu'en 1912 et la plupart d'entre eux seront effectivement utilisés.

Italie. — Avant 1905, les officiers italiens étaient nommés lieutenants de vaisseau dans l'ordre déterminé par les examens de sortie du « Cours complémentaire » ; ils passaient ensuite capitaines de corvette et de frégate à l'ancienneté. A partir du grade de capitaine de vaisseau inclus, l'avancement se faisait exclusivement au choix. Pour tous les grades, nul ne pouvait être promu, s'il ne figurait pas sur le tableau d'avancement. Les inscriptions étaient faites en tenant compte du vote de l'ensemble des officiers ayant un grade supérieur à celui à donner (capitaines de frégate et au-dessus pour les lieutenants de vaisseau candidats au grade de capitaine de corvette). D'après la nouvelle loi, le quart des capitaines de frégate et le cinquième des capitaines de corvette réunissant certaines conditions d'ancienneté seront désormais pro-

mus au choix. L'ancienne réglementation ne subira, par ailleurs, aucune modification.

Ce mode d'avancement présente trois particularités intéressantes : constatant que la Marine est un corps peu nombreux, dont tous les membres se connaissent après un certain temps de service, les Italiens en profitent pour compléter leur documentation sur la valeur des candidats à l'avancement ; ils limitent aussi les gains d'ancienneté des enseignes de vaisseau, en prévoyant simplement un nouveau classement de la promotion, avant la nomination au grade de lieutenant de vaisseau ; sans se préoccuper des règles suivies dans l'armée, ils admettent enfin qu'un capitaine de corvette peut être promu capitaine de frégate à l'ancienneté. A la condition de fixer au tiers et à la moitié du cadre le nombre des officiers promus, au choix, capitaines de corvette et de frégate, le système italien devrait nous servir de modèle.

CADRES DES OFFICIERS GÉNÉRAUX, SUPÉRIEURS ET SUBALTERNES (1er janvier 1904).

Les chiffres concernant l'Allemagne ne sont pas rigoureusement comparables aux autres : les cadres comportent, en effet, 245 capitaines-lieutenants de 1re et de 2e classe, qui forment une catégorie à part, intermédiaire entre les officiers supérieurs et subalternes. Considérant que, par les fonctions et les

des, les capitaines-lieutenants de 1re classe ont une uation aussi avantageuse que les capitaines de rvette italiens, le total des officiers supérieurs alle-ands a été abondé de 100 et celui des officiers balternes de 145. On obtient ainsi des rapports alogues à ceux des autres pays, la France xceptée. Dans son ensemble, le tableau ci-dessous ccuse les vices rédhibitoires de notre loi des cadres le 1896.

	RAPPORTS	
	NOMBRE des officiers supérieurs pour 1 officier général.	NOMBRE des officiers subalternes (enseignes et lieutenants de vaisseau) pour 1 officier supérieur.
Allemagne	$\frac{281}{27} = 10,40$	$\frac{688}{281} = 2,45$
Angleterre	$\frac{549}{78} = 7,04$	$\frac{1\,527}{549} = 2,78$
États-Unis	$\frac{380}{25} = 15,02$	$\frac{552}{380} = 1,45$
Italie	$\frac{203}{22} = 9,23$	$\frac{570}{203} = 2,80$
France	$\frac{340}{45} = 7,55$	Cadre théorique $\frac{1\,170}{340} = 3,45$ Cadre réel $\frac{1\,320}{340} = 3,88$

DISCUSSION DE LA QUESTION DE L'AVANCEMENT

L'avancement à l'ancienneté est contre nature et, maintenant, abandonné partout; la sélection à rebours ne saurait être effective qu'avec un chef permanent et absolu; l'avancement au choix, tel que l'Angleterre le pratique, ouvre la porte toute grande aux abus. Aucun de ces systèmes ne sauvegarde pleinement les trois genres d'intérêts en cause : discipline, Gouvernement, justice. A défaut de l'expérience, le raisonnement indique comment on peut les concilier.

L'injustice compromet, à la fois, les intérêts de la discipline et du Gouvernement. Cette notion évidente implique la nécessité d'empêcher le favoritisme, c'est-à-dire de lutter contre notre nature même. Il serait illusoire de tabler sur les sentiments de justice innés chez la plupart des hommes : dans la pratique, les meilleurs d'entre eux ont des faiblesses qu'une réglementation impérieuse peut, seule, atténuer. On doit donc adopter un système empêchant, absolument, la promotion d'officiers incapables et n'apportant aucune autre entrave au droit du Gouvernement de choisir qui bon lui semble.

La garantie requise ne saurait être fournie par les propositions. L'abus que l'on en fait tend à les assimiler à de simples certificats de bonne conduite; dans certains cas, elles sont, au surplus et forcément, données par des chefs n'ayant jamais vu leurs subor-

donnés à l'œuvre. Presque toujours dithyrambiques, et, parfois, uniquement basées sur des aptitudes administratives ou littéraires, les notes ne permettent pas de différencier les officiers. Il est, par suite, équitable et nécessaire de recueillir un complément d'informations sur la valeur militaire, maritime et morale des candidats à l'avancement. La procédure italienne répond à ce besoin. Elle a, toutefois, un défaut : son collège électoral est peu compétent, car, partout, les officiers sont mieux renseignés sur le compte de ceux qui les précèdent sur l'annuaire que de ceux qui les suivent.

L'idée de faire intervenir les pairs dans l'avancement se heurte à beaucoup de préjugés. On croit qu'elle entraînerait des luttes électorales et des coalitions détestables. En y regardant de plus près, on imagine aisément une procédure coupant court à des velléités de ce genre. Un motif très humain doit d'ailleurs rassurer les plus incrédules : pour tout officier, il est extrêmement pénible d'être exposé à servir sous les ordres d'un camarade plus jeune que lui et qu'il sait lui être inférieur. Cela seul sauvegarderait la moralité d'un vote des pairs, qui ne pourrait porter que sur les officiers reconnus aptes à l'avancement par leurs chefs directs. Le dépouillement des suffrages fournirait une liste d'élus, dont le nombre serait le triple des inscriptions à faire et parmi lesquels le ministre prélèverait le tableau définitif.

Mais, pour résoudre le problème de l'avancement, il ne suffit pas d'admettre les règles les plus équitables; il faut encore que la composition des cadres permette de les appliquer logiquement. Nos effectifs réglementaires empêchent de réaliser cette dernière condition : ils facilitent l'avancement des officiers supérieurs, et ménagent, par contre, un stage de plus en plus long dans les grades subalternes, aux officiers qui n'ont pas eu la chance d'être promus au choix; ils sacrifient, en un mot, une nécessité primordiale à un avantage relativement accessoire. La situation pourrait être modifiée, du tout au tout, par la création du grade de capitaine de corvette. La durée des fonctions subalternes serait ainsi ramenée à une vingtaine d'années. Il serait trop onéreux d'abaisser davantage cette période; en la dépassant, on s'expose à de graves mécomptes : pour savoir commander, il faut avoir appris à obéir; pour pouvoir commander, il faut ne pas commencer trop tard. Et pour atteindre ce résultat, le moyen précédent est le seul acceptable : nous avons déjà trop d'officiers généraux, de capitaines de vaisseau et de capitaines de frégate.

La surabondance de nos cadres dans les grades précités est parfois contestée; elle est certaine, pourtant. Chacun peut en avoir la preuve en établissant le tableau comparatif de nos ressources actuelles et de nos besoins en temps de guerre. Pour tomber d'accord sur ce point, il suffit de s'entendre, préala-

blement, sur le nombre des unités dont on escompte la mobilisation et sur l'utilisation des officiers et gradés. Ces prévisions constituent les données mêmes du problème : les résultats obtenus doivent donc varier en même temps qu'elles.

Ceci explique pourquoi notre affirmation est, à la fois, tout à fait erronée, si l'on table sur certaines hypothèses, et très exacte, en partant des suivantes : les bâtiments sans aucune valeur militaire ne sont pas armés en temps de guerre; ceux qui figurent dans la flotte de deuxième ligne reçoivent des état-majors réduits, en rapport avec leur utilisation restreinte; les officiers des cadres de résidence fixe et de réserve remplissent les fonctions à terre, dont ils peuvent parfaitement s'acquitter, rendant ainsi disponibles des officiers du cadre d'activité, qui possèdent seuls l'aptitude voulue pour le service à la mer; les gradés chefs de section d'artillerie sont chargés du rôle prévu par nos règlements; il en est de même de nos premiers-maîtres patron-pilotes; plus généralement, les excellents gradés dont nous disposons, dans toutes les spécialités, sont toujours utilisés le plus possible. Voilà pour la situation présente.

Qu'adviendra-t-il plus tard? Les hypothèses précédentes étant maintenues, la conclusion ne changera pas après l'exécution des programmes projetés, même s'ils étaient sensiblement majorés. Ceci résulte de quatre faits : l'ère des croiseurs protégés, qui

absorbent aujourd'hui une bonne part des cadres subalternes, est définitivement close ; le remplacement plus ou moins rapide, mais certain, des torpilleurs par des contre-torpilleurs réduira l'importance numérique des flottilles et par suite leur état-major ; la création de sous-marins offensifs exigera un surcroît d'officiers inférieur au bénéfice réalisé sur les torpilleurs ; l'économie deviendra très sensible si, prenant exemple sur l'Angleterre, nous fixons l'état-major des contre-torpilleurs à trois officiers[1], l'un commandant, l'autre second, le dernier chargé de la machine.

En résumé, une modification de notre cadre, comportant des réductions dans les hauts grades, avantageusement compensées par la création de 175 capitaines de corvette et de 250 adjudants principaux des spécialités militaires, permettrait de pourvoir aux besoins de la flotte de l'avenir avec une dépense supplémentaire inférieure à 100 000 francs (le calcul a été fait en prenant les soldes à terre ; il a été admis que l'écart entre elles et les soldes à la mer ne serait aucunement modifié). Cette charge se transformerait en une économie importante du jour où la fusion des officiers de marine et mécaniciens serait effectuée.

[1] Cela est possible, si l'on admet, comme dans les autres pays, que les contre-torpilleurs ne doivent pas être rivés aux escadres, bien qu'ils soient, très certainement, destinés à coopérer avec elles.

La constitution d'un cadre unique d'officiers de marine-mécaniciens permettrait d'assurer tous les services avec 10 vice-amiraux, 25 contre-amiraux, 100 capitaines de vaisseau, 175 capitaines de frégate, 200 capitaines de corvette, 750 lieutenants de vaisseau, 350 enseignes de vaisseau, 250 adjudants principaux des spécialités militaires, 300 adjudants principaux mécaniciens. Si, comparant d'abord ces chiffres avec ceux obtenus en totalisant les officiers de même grade des deux corps actuels, on chiffre ensuite le bénéfice que procurerait la suppression presque complète de nos écoles de mécaniciens, — la répercussion financière des mesures proposées apparaît clairement : même en donnant aux capitaines de corvette des soldes à terre de 6 000 francs et en faisant varier les soldes à terre des lieutenants de vaisseau de 5 à 11 ans de grade entre 3 960 et 5 040 francs, même en prévoyant pour les adjudants principaux, en service à terre, des soldes comprises entre 3 600 et 4 200 francs dans la branche mécanicienne et entre 3 000 et 3 600 francs pour les autres spécialités, — le Trésor réaliserait une belle économie.

CHAPITRE IX

PERSONNEL CHARGÉ DE TRACER LES PLANS DU MATÉRIEL D'ARTILLERIE, DES MACHINES ET DES COQUES. PROCÉDURE SUIVIE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES PLANS ET LES ESSAIS DES BATIMENTS.

UN MOT SUR LES INGÉNIEURS

Les Marines anglaise et américaine sont persuadées[1] qu'en conduisant des machines on apprend à les construire. C'est faire bien peu de cas des connaissances théoriques nécessaires pour utiliser, pleinement, les enseignements de l'expérience; c'est, aussi affirmer qu'un ingénieur peut concevoir d'excellents plans de machines, sans avoir étudié la construction des coques. Mieux avisées, toutes les autres puissances ont, à la fois, des conducteurs et des constructeurs de machines : leurs officiers mécaniciens remplissent le premier rôle; les ingénieurs, le second. Ces derniers reçoivent partout une instruction générale très complète. Mais ensuite, l'Allemagne se différencie de l'Italie et de la France, en spécialisant

[1] On a déjà vu que la fusion des officiers de marine et des officiers mécaniciens avait modifié, sur ce point, les idées de la marine américaine. Il n'est pas douteux qu'elle sera prochainement pourvue d'un corps d'ingénieurs mécaniciens.

Tableau indiquant le personnel chargé de tracer les plans des bâtiments.

	ALLEMAGNE	ANGLETERRE	ÉTATS-UNIS	ITALIE	FRANCE
Bouches à feu. . . .	Ingénieurs civils de l'usine Krupp.	Officiers de l'artillerie de terre employés à l'usine de Woolwich et ingénieurs de l'industrie privée, — sous le contrôle du Comité de l'artillerie, relevant du département de la guerre.	Officiers de marine détachés à l'usine de Washington.	Officiers de marine détachés à l'usine de San-Vito et ingénieurs de l'industrie privée (usine de Pouzolles de la maison Amstrong, et bientôt aciéries de Terni), sous le contrôle d'officiers de marine.	Officiers de l'artillerie coloniale détachés au Ministère de la Marine, à l'usine de Ruelle et au Laboratoire central.
Installation de l'artillerie à bord (affûts, tourelles, casemates, monte-charges...)	Officiers de marine, avec le concours plus ou moins effectif des ingénieurs de l'usine Krupp.	Officiers de marine, avec le concours plus ou moins effectif des ingénieurs d'artillerie des établissements industriels.	Officiers de marine.	Officiers de marine, avec le concours plus ou moins effectif des ingénieurs d'artillerie de l'industrie privée.	Officiers de l'artillerie coloniale détachés au ministère de la Marine.
Machines.	Ingénieurs des machines.	Officiers mécaniciens.	Officiers de marine.	Ingénieurs du Génie maritime.	Ingénieurs du Génie maritime.
Coques.	Ingénieurs des coques.	Ingénieurs des constructions navales.	Ingénieurs des constructions navales.	Ingénieurs du Génie maritime.	Ingénieurs du Génie maritime.

ses ingénieurs dans l'une des deux branches, coques ou machines. Ni les résultats obtenus, ni la raison ne condamnent, pourtant, notre système : il est, à coup sûr, moins onéreux que celui de l'Allemagne ; il n'empêche pas nos ingénieurs de se spécialiser, avec succès, pendant une partie de leur carrière ; il les oblige, tous, à se tenir au courant des progrès réalisés dans les deux branches.

Comprenant la connexité des questions de coques et de machines, nous aurions dû, semble-t-il, constater les rapports très étroits qui existent, d'autre part, entre l'aménagement de l'artillerie et la construction des coques. Des travaux de ce genre sont tous du domaine exclusif de l'ingénieur et tels que notre corps du Génie maritime pourrait, sans grand effort, s'acquitter de ceux qui ne lui ont pas été encore confiés. Le personnel affecté aux constructions navales serait ainsi réduit à sa plus simple expression. Certains ont songé à aller plus loin. Mais, s'il est logique et nécessaire de charger nos ingénieurs d'installer l'artillerie des bâtiments [1], l'étude approfondie et incessante des questions de poudres et de construction des bouches à feu, leur imposerait un surcroît de besogne inacceptable. Malgré ses avantages bud-

[1] A cet égard et par exception, nous sommes en complet désaccord avec M. Charbonnier, chef d'escadron d'artillerie coloniale et auteur d'une brochure aussi instructive qu'intéressante, qui ne laisse rien subsister de l'argumentation des partisans du système actuel (*L'artillerie de la Marine*, Chapelot, édit.).

gétaires, l'organisation d'un corps unique d'ingénieurs est donc à rejeter.

A défaut, il ne serait que temps de se décider à créer des ingénieurs d'artillerie[1]. A toutes les époques, quelques officiers d'artillerie ont acquis une réelle compétence en la matière : doit-on en conclure que le problème est déjà résolu? On se baserait ainsi sur un fait prodigieux : ces officiers remarquables ont dû, littéralement, deviner les besoins du service de l'artillerie à bord. On conçoit sans peine que de très rares visites à bord des bâtiments et des embarquements encore plus rares n'aient pas permis à la plupart de leurs camarades d'atteindre le même résultat. La possibilité d'apprendre, à terre, à construire un bon modèle de canon réduisait, jadis, à presque rien l'inconvénient de notre solution paradoxale. Mais le maintien du *statu quo* devient insoutenable depuis que les questions d'affûts, de tourelles, de détails d'installation ont pris une importance capitale, au double point de vue de la rapidité du tir et de l'utilisation de la flotte. Les exemples abondent et il faut mettre, au plus tôt, un terme aux très légitimes critiques de tous ceux qui s'intéressent aux progrès de notre artillerie navale.

[1] Au cours du dernier semestre 1905, le ministère a étudié très sérieusement cette question. Il est probable que nous aurons sous peu des ingénieurs d'artillerie et que, contrairement à l'avis que nous émettons, ces ingénieurs seront chargés de l'installation de l'artillerie à bord, comme leurs devanciers.

L'organisation d'un corps spécial nous coûterait moins cher que le système actuel. L'École Polytechnique, provisoirement, puis l'École navale et, dans les deux cas, l'École d'application du génie maritime en assureraient le recrutement. La période transitoire ne serait pas plus inquiétante : nous pourrions aisément retenir dans le nouveau corps bon nombre de gardes d'artillerie et une douzaine d'officiers compétents ; nous avons, au surplus, la bonne fortune de posséder quelques ingénieurs civils d'artillerie d'une notoriété universelle, qui nous fourniraient des tracés excellents et gratuits, si la Marine garantissait aux établissements industriels, dont ils dépendent, l'exécution des plans répondant le mieux au programme fixé par elle.

RENSEIGNEMENTS ET OBSERVATIONS SUR LA PROCÉDURE SUIVIE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES PLANS ET LES ESSAIS DES BATIMENTS.

ALLEMAGNE. — Mettant à profit sa correspondance et ses conversations avec des officiers de marine de tous grades, l'Empereur décide la construction d'un nouveau type de bâtiment et en fixe le programme. Sur l'invitation et sous le contrôle du secrétaire d'État, la Direction des Constructions navales de l'Office impérial, agissant de concert avec les Directions de la Marine en général et des armes, établit un avant-projet. Soumis à l'examen de l'Empereur, cet avant-

projet est approuvé, avec ou sans modification. Dans ce dernier cas, l'Empereur cesse de s'en occuper et il appartient au Secrétaire d'État de trancher tous les différends pouvant s'élever entre les trois Directions précitées, qui sont chargées de faire les plans définitifs. Après approbation du Secrétaire d'État, les plans sont transmis aux arsenaux ou à l'industrie privée et toujours exécutés sans aucun changement. Le système allemand brille par la simplicité ; il a aussi quelques inconvénients.

Au point de vue des essais, la procédure allemande est, au contraire, à l'abri de toute critique. Les plans étant élaborés sous la direction d'officiers de marine et impératifs, il devient superflu de faire suivre le montage des bâtiments par leurs futurs état-majors. En conséquence, les travaux de construction sont surveillés par les chefs de service compétents des arsenaux, dont la responsabilité s'étend à tous les essais préliminaires. Cela fait, le bâtiment entre en armement complet et procède à ses essais définitifs, sous la direction d'une Commission permanente, ayant étudié d'avance les plans et réparti le contrôle des essais entre ses divers membres. Le commandant du bâtiment est adjoint à la Commission permanente. Comme garantie supplémentaire, tout le matériel militaire doit être éprouvé en présence de délégués des Commissions permanentes de l'artillerie et des torpilles. Les essais durent trois mois, au plus. Aus-

sitôt après, le bâtiment est rattaché à l'escadre ; armé par un personnel qui a eu le temps de l'étudier pendant la période des essais, il y entre dans d'excellentes conditions.

Angleterre. — Après discussion, le Conseil d'Amirauté (quatre civils et quatre officiers de marine) détermine le programme des nouvelles unités à construire ; l'un de ses membres — le Lord Controller — est chargé de faire préparer un avant-projet par les services placés sous ses ordres. Cet avant-projet est soumis à l'examen du Conseil ; modifié ou non, il donne naissance à des projets définitifs, établis encore sous la direction du Lord Controller. Le Conseil d'Amirauté contrôle les projets, et s'ils ont son agrément, le Lord Controller les transmet aux constructeurs, pour exécution *ne varietur*. Confondant deux genres de travaux bien distincts — l'examen minutieux des plans et leur réalisation —, l'Angleterre méconnaît que la première opération est, normalement, du ressort d'un officier de marine et qu'il convient de confier à un ingénieur la direction des constructions navales. Sous cette réserve, la procédure anglaise est aussi simple que logique : nous ne saurions mieux faire que de l'imiter. Le nombre des membres de l'unique Conseil appelé à déterminer la flotte à construire devrait, toutefois, être ramené à sept. L'élimination simultanée d'un civil et d'un officier de marine ne présenterait,

en effet, aucun inconvénient, tandis que l'adjonction d'un directeur des Constructions navales répondrait à un besoin certain.

Comme l'Allemagne, l'Angleterre peut se dispenser d'entretenir des équipages sur les bâtiments en montage : l'obligation d'exécuter strictement les plans envoyés en tient lieu. Avant la fin de 1904, l'arsenal, qui dirige, à lui seul, tous les travaux d'achèvement à flot, était aussi chargé des essais préparatoires et définitifs. S'inspirant de l'exemple de l'Allemagne, l'Angleterre a renoncé à cet usage économique, mais dangereux. Désormais, l'état-major et l'équipage, qui doivent prendre livraison du bâtiment, font tous les essais définitifs. L'Angleterre va même plus loin : quelques adjudants principaux suivent les travaux d'achèvement à flot.

États-Unis. — Pour l'établissement des plans des bâtiments, les attributions du « Board of Construction » ne diffèrent pas de celles du Conseil d'Amirauté. En fait, l'identité entre les deux procédures serait absolue, si les États-Unis avaient groupé tous leurs services de construction sous une autorité remplissant les fonctions dévolues, en Angleterre, au Lord Controller. Mais les Bureaux des constructions navales, des machines, de l'équipement et de l'artillerie sont indépendants les uns des autres. On ne peut donc compter que sur le bon vouloir des chefs de service

pour réaliser, sur tous les points de détail, des ententes pourtant nécessaires.

Italie. — Théoriquement, les programmes devraient être établis par l'État-major général, transformés en avant-projets par le Bureau technique, discutés par le Conseil supérieur de la Marine et exécutés par la Direction des Constructions navales. Pratiquement, le ministre ne tient compte que de son opinion et il l'impose aux ingénieurs. Un pareil système n'est pas défendable : le problème de la flotte à construire est vraiment assez ardu pour justifier une discussion contradictoire. Il faut, au surplus, un délai de dix-huit mois environ pour pouvoir entreprendre la construction d'un bâtiment, dans de bonnes conditions : en cas de crise ministérielle, on en arriverait, à la limite, à ne rien construire du tout.

France. — Le Conseil supérieur fixe le programme de la flotte. Le directeur des Constructions navales, qui n'a aucune autorité sur le chef d'État-major général, ni sur le directeur de l'Artillerie, est chargé, de concert avec eux, de faire préparer un avant-projet. La section compétente du Comité technique, dont le président a seul participé aux délibérations du Conseil supérieur, examine les projets d'ensemble établis, d'après cet avant-projet, par la Section technique ou par un ingénieur quelconque. Après étude, le Comité technique classe, par ordre de préférence,

les projets d'ensemble, modifiés ou non, et les soumet au ministre. La Section technique est alors chargée d'établir les plans définitifs. Les plans sont ensuite examinés par le Comité technique, pour vérification, et constituent, après approbation par le ministre, « le dossier d'exécution qui engage la responsabilité du chef de la Section technique et qui doit être suivi *ne varietur* » par les services constructeurs. Il suffit de comparer cette procédure à celle de l'Angleterre pour être édifié sur leurs mérites respectifs.

Au point de vue des essais, nous sommes en bien meilleure posture : la réglementation de 1904 garantit des essais sérieux ; l'existence d'une Commission permanente des essais aura, sans nul doute, de non moins heureux effets. Créée également en 1904, cette Commission est, maintenant, constituée par une délégation permanente de la section du Comité technique s'occupant des grands bâtiments. Éventuellement, une délégation temporaire de la section chargée des bâtiments de défense remplit le même rôle, pour les petites unités.

Le système actuellement appliqué deviendrait parfait, si notre Section technique était chargée d'établir tous les plans de détail des bâtiments. Nous pourrions, alors, mieux utiliser nos ingénieurs et dessinateurs, tout en réduisant à trois mois (maximum allemand) la durée de l'embarquement sur les bâtiments en montage : il en résulterait une sérieuse

économie d'argent et de personnel. L'extension du rôle de la Section technique assurerait aussi la similitude des unités d'un même type : le problème de la mobilisation, aujourd'hui presque insoluble, pour les unités de seconde ligne, deviendrait alors facile à résoudre. Les moyens d'atteindre ce résultat sont d'ailleurs très simples.

Une Section technique complètement organisée doit, sans nul doute, disposer du personnel nécessaire pour pouvoir dresser tous les plans. Mais ce n'est pas tout. Il faut aussi qu'elle comporte : un service de surveillance à l'industrie et dans les ports ; une Commission dirigeant et centralisant les travaux de toutes les autres Commissions d'expériences et contrôlant spécialement les essais des bâtiments ; trois officiers de marine spécialistes. Ces derniers (un canonnier, un torpilleur et un mécanicien), choisis avec soin et faisant partie de la Commission d'expériences, seraient mieux documentés que personne sur les besoins pratiques des installations de leur ressort : ils apporteraient une collaboration indispensable aux ingénieurs chargés d'établir les plans de détail des bâtiments.

Si la Section technique ne comportait pas de praticiens, les ingénieurs seraient exclusivement guidés par la section compétente du Comité technique. Nous respecterions ainsi l'une de nos traditions, mais nous ne cesserions pas de construire des bâtiments com-

portant des différences secondaires, aussi graves qu'inadmissibles. Il ne suffit pas, en effet, d'adopter des plans généraux garantissant l'homogénéité offensive et défensive des bâtiments d'une même division ; il faut encore doter la flotte d'une homogénéité moins apparente, et, pourtant, non moins nécessaire, qui dépend des plans de détail. Dans son *Étude sur la stratégie navale*[1] dont nous ne saurions trop recommander la lecture, le commandant Davelny dit excellement : « Le progrès empêche-t-il de s'entendre, une « fois pour toutes, sur la disposition des tuyautages, « des machines auxiliaires, du compartimentage, de « l'écoulement des eaux, de la manœuvre des embar- « cations, de la ventilation, des superstructures, des « aménagements ? »

En constatant qu'à de très rares exceptions près, l'ancien Conseil des travaux a été impuissant à établir des règles générales sur tous ces points, peut-on admettre que la collaboration du Comité technique sera plus efficace ? Nous ne le pensons pas. Le procédé préconisé, ici, nous paraît être le seul moyen pratique de permettre aux officiers et équipages de connaître, très rapidement et très complètement, l'outil qu'ils doivent utiliser pour le mieux. Au point de vue militaire, cette possibilité est capitale.

[1] Berger-Levrault, éditeur.

CHAPITRE X

PORTS MILITAIRES ET ARSENAUX

Nomenclature des chefs-lieux des arrondissements maritimes et des arsenaux.

N. B. — Les États-Unis n'ont pas d'arrondissements maritimes ; la flotte américaine provient, d'autre part, à peu près exclusivement de l'industrie privée.

	FRANCE	ALLEMAGNE	ANGLETERRE	ITALIE
Chefs-lieux des arrondissements maritimes (ports militaires).	Cherbourg. Brest. Lorient. Rochefort. Toulon.	Wilhelmshaven. Kiel.	Devonport. Portsmouth. Sheerness.	La Spezzia Naples. Venise.
Arsenaux (chantiers de construction de l'Etat).	Cherbourg. Brest. Lorient. Rochefort. Toulon.	Wilhelmshaven. Kiel. Dantzig.	Pembroke. Devonport. Portsmouth. Sheerness. Chatham.	La Spezzia Naples-Castellamare. Tarente. Venise.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR LES ARSENAUX ET CRITIQUE DE NOS ERREMENTS

ALLEMAGNE. — Les travaux dans les arsenaux sont, en principe, répartis comme suit : Wilhelmshaven, pour les grands bâtiments, et Dantzig, pour les

petits, accaparent les constructions neuves et les refontes ; Kiel entretient la flotte construite.

ANGLETERRE. — Devonport est le chef-lieu de l'arrondissement de Plymouth. Pembroke construit les unités de fort tonnage, dont le montage est ensuite effectué par l'arsenal naval de Devonport. Avant 1904, quelques rares bâtiments de faible tonnage étaient mis en chantiers à Sheerness, chef-lieu de l'arrondissement de Nore. Désormais, il n'en sera plus ainsi. L'Amirauté a décidé que Sheerness cesserait de construire et se spécialiserait dans les travaux d'entretien et de réparation des destroyers et torpilleurs : l'outillage de l'arsenal est actuellement transformé en conséquence. Encore plus nettement que par le passé, Sheerness et Chatham ne formeront plus qu'un seul groupe. De Sheerness, relèvent : la rade (5 milles de Medway), la flottille et l'école de canonnage ; tous les autres services sont concentrés à Chatham, grand arsenal en communication constante avec Sheerness.

ITALIE. — Les bâtiments construits à Castellamare sont achevés à Naples, où l'on ne peut mettre en chantier ni des cuirassés ni des croiseurs. Tarente dispose, depuis dix ans environ, d'une grande cale de construction qui n'a jamais servi. Venise ne construit pas de bâtiments d'un tonnage supérieur à 8 000 tonneaux.

France. — Nous avons à la fois beaucoup de ports militaires et non moins d'arsenaux chargés des travaux les plus variés : c'était absolument logique du temps de Colbert. A l'étranger, le nombre des ports militaires est aussi réduit que possible et les arsenaux sont de plus en plus spécialisés : c'est absolument logique à notre époque. Nous respectons des traditions séculaires ; nos rivaux préfèrent appliquer les idées industrielles du moment : des deux systèmes, le leur est le plus économique, de beaucoup. Il serait facile de le constater, en sommant toutes les dépenses improductives que nous avons consenties pour nous offrir des plaisirs tels que celui de construire un *Dupleix* à Rochefort et un *Jules Ferry* à Cherbourg. Examinant, d'autre part, la situation de nos grands ports militaires, on se convaincra que le souci d'améliorer Lorient et Rochefort nous vaut de retarder ailleurs des travaux très urgents ou d'en entreprendre d'autres, qui sont trop étriqués et deviennent insuffisants avant d'être terminés.

Deux solutions sont en présence : répartir les crédits entre cinq ports militaires ou concentrer ces mêmes crédits sur trois ports d'une importance capitale en temps de guerre. Si la Marine est un instrument de guerre, la seconde solution s'impose ; si elle a pour but de satisfaire des intérêts particuliers, nous avons eu raison de choisir la première.

Il y a là une déperdition de forces dont pâtit notre

[p]uissance militaire. Le personnel surabondant que [n]ous entretenons dans les arsenaux vient encore [a]ggraver cette situation. Le nombre des ouvriers s'élève, dans nos cinq arsenaux, à 27 000 environ ! Nous détenons ainsi un record : l'Angleterre emploie, en moyenne, 9 000 ouvriers commissionnés et 18 000 journaliers ; le total des ouvriers tombe à 18 000 en Allemagne et à 16 000 en Italie. Cela ne nous suffit pas. En Allemagne, défalcation faite des officiers des divers corps de la Marine et des ouvriers, on ne trouve dans les arsenaux que 1 044 personnes. Chez nous l'effectif des agents techniques, dessinateurs, etc... s'élève à 1 692 et nous avons, en outre, des auxiliaires figurant dans le budget, sous la rubrique « Personnel et agents divers », pour la somme de 2 120 000 francs[1]. L'économie réalisable sur ce personnel est considérable et, pourtant, nos dépenses augmentent sans cesse de ce chef.

Tout cela paraît d'autant plus incompréhensible que les intérêts évidents et légitimes des travailleurs manuels dans les ports ne sont pas, à beaucoup près, les seuls arguments à invoquer en faveur d'une réduction des ouvriers des ports, maintenant admise en prin-

[1] Tous les chiffres cités se rapportent au budget 1904, qui venait de paraître au moment où nous avons commencé à soutenir les idées contenues dans ce volume. Nous continuons à utiliser le budget de 1904, faute d'avoir su découvrir un relevé aussi complet des effectifs dans les Rapports ultérieurement publiés en France.

cipe. Un large recours à l'industrie privée permet non seulement de restreindre considérablement les chômages dans les centres industriels, mais encore de contribuer au développement de la fortune publique, sans laquelle il est, à la fois, impossible d'assurer la défense nationale et d'accomplir des réformes sociales. Toutes les considérations concordent et nous invitent à ne pas entretenir plus de 20 000 personnes pour le service de tous nos arsenaux et établissements hors des ports.

Si désagréable qu'il soit de critiquer, sans cesse, la marine française, comment pourrait-on s'abstenir de protester contre de tels abus ? Quand on s'efforce de prouver que notre organisation est, globalement, détestable et qu'il faut la bouleverser sans tarder, on assume, à coup sûr, une très grande responsabilité. Mais, défendre activement ou passivement le maintien du *statu quo*, c'est aussi prendre parti, avec non moins de netteté. N'ayant pas ménagé notre peine pour découvrir la vérité, nous ne craignons pas de dire : cette responsabilité est infiniment plus lourde à supporter que la première.

Plus on approfondit l'étude comparative des marines de guerre, plus on est pénétré de la nécessité de substituer à la notion d'une marine de temps de paix, destinée à entretenir un personnel considérable, celle d'une marine de guerre, écartant impitoyablement de son budget toutes les dépenses qui ne contribuent

pas à accroître son rendement militaire. Les ressources que notre pays peut consacrer à sa défense navale sont, pratiquement, telles que, si cette condition n'était pas remplie, les impérialismes allemand, américain et anglais nous exposeraient à d'irréparables désastres. On ne saurait trop se répéter qu'une bonne diplomatie et une flotte puissante peuvent, seules, nous garantir la possession d'un empire africain, dont la perte nous ferait déchoir du rang de grande puissance.

Cette pensée devrait suffire pour grouper toutes les bonnes volontés et leur donner la force de vaincre deux adversaires également puissants et néfastes : les préjugés et les habitudes. Elle plane sur tout cet ouvrage. N'est-il pas opportun de la formuler à propos des ports militaires et arsenaux où le gaspillage des deniers publics est inimaginable ?

ORGANISATION ACTUELLE DES PORTS MILITAIRES ET SOLUTION LOGIQUE

En Allemagne et en France, les commandants en chef des arrondissements sont gouverneurs des ports chef-lieux et chargés, à tous égards, d'assurer leur défense ; en Italie, les Départements de la Guerre et de la Marine se partagent ce rôle ; aux États-Unis, la défense des côtes relève, en tous lieux et exclusivement, des officiers de l'armée de terre ; en Angleterre, il en est de même, sauf pour les défenses sous-marines,

désormais confiées à la Marine, tout au moins en principe, et effectivement à sa charge dans les ports militaires, depuis 1905.

En Allemagne, en Angleterre et en Italie, il y a une distinction absolue entre le port militaire, que dirige le commandant en chef de l'arrondissement, et l'arsenal, dont le directeur général est, en tout temps, un contre-amiral spécialement désigné à cet effet. Les attributions du premier sont exclusivement d'ordre militaire ; celles du second sont uniquemeut d'ordre matériel et administratif. En France, au contraire, le Préfet maritime cumule les deux rôles, mais ne remplit entièrement aucun d'eux. Tous les bâtiments n'appartenant pas à une force navale relèvent, à tous égards et à la fois, du Préfet maritime et du Major général. Ce dernier est, en outre, chef de service dans l'arsenal, en temps de paix; au moment d'une déclaration de guerre, il prend la direction générale de l'arsenal, au lieu et place du Préfet maritime.

Se reportant à l'organisation déjà prévue pour l'administration centrale, on pensera, sans doute, qu'il vaudrait infiniment mieux avoir, à la tête des divers groupes de services du port, un seul directeur pleinement responsable. On aurait ainsi des chefs de service qui agiraient, un directeur — Préfet maritime, Major général ou directeur de la Construction, suivant le cas — qui vérifierait, des directeurs dans les ports dont les actes seraient contrôlés par les direc-

urs correspondants de l'administration centrale. ar-dessus tout cela : un Inspecteur général contrô-ur militaire et une direction du Contrôle exerçant contrôle financier. Aller au delà, c'est tomber dans absurde : si nombreuses que soient les garanties de on fonctionnement, on pourrait toujours soutenir qu'on les accroîtrait encore par l'addition d'un nou-veau rouage.

FONCTIONNEMENT DES ARSENAUX FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

ALLEMAGNE. — Le directeur général a sous ses ordres huit chefs de service : armement (directeur des mouvements du port à compétence très étendue) navigation, artillerie, torpilles, coques, machines, travaux hydrauliques, administratif. Le chef de ce dernier service exerce le contrôle des comptabilités particulières tenues par les autres services et solde toutes les dépenses. C'est lui qui fait la répartition des crédits alloués à l'arsenal par l'Office impérial. Toutes les affaires générales de l'arsenal, sont, par ailleurs, traitées en commission plénière des chefs de service, réunis sous la présidence du directeur général. En dehors des approvisionnements, des réparations et de la construction de la flotte, l'arsenal est responsable des bâtiments indisponibles (1re, 2e ou 3e disponibilité, suivant la durée de leur indisponibilité). Étant donnée l'autonomie de

la marine des torpilleurs, par rapport à la marine des grands bâtiments, le chef du service des torpilles relève plutôt de l'Inspecteur des torpilles que du directeur général de l'arsenal, bien qu'il soit, en principe, sous les ordres de ce dernier.

Angleterre. — Les services des vivres et de l'artillerie fonctionnent en dehors de l'arsenal et relèvent, directement, des Départements de même nom de l'administration centrale. Le « superintendent », délégué du Lord Controller, a sous ses ordres tous les autres services. En fait, celui des travaux hydrauliques, au point de vue technique, et celui de la comptabilité générale, en tant qu'organe de contrôle, dépendent surtout des Départements des Travaux maritimes (Lord civil) et de la Comptabilité générale (secrétaire parlementaire et financier). Comme en Allemagne, la comptabilité est décentralisée et de forme industrielle ; contrairement à l'Allemagne, l'Angleterre confie à un service unique — le Département des marchés de l'administration centrale — le soin d'effectuer tous les achats importants, sur la demande et pour le compte des arsenaux. Le service des mouvements du port et l'entretien de tous les bâtiments indisponibles sont assurés par un petit nombre d'officiers de marine, également chargés de suivre les travaux à bord des unités en montage.

États-Unis. — Les principales bases d'opérations, improprement qualifiées arsenaux, sont placées sous l'autorité d'un officier général ou supérieur. Le commandant de l'arsenal est assisté d'un second — le capitaine du port — et de sept chefs de service : artillerie, équipement, coques, machines, travaux hydrauliques, approvisionnements et médecine. Tous les Bureaux de l'administration centrale, hormis celui de la navigation, chargé de la flotte construite, sont, par suite, représentés dans les ports par des services de même nom qu'eux et ayant des attributions analogues. Le commandant de l'arsenal est responsable des ateliers, magasins, approvisionnements et des bâtiments en réparation ou en réserve. Il n'a pas de fonds à sa disposition et adresse les demandes de ses chefs de service au « Navy Department ». Les envois sont faits trimestriellement, sous le timbre du bureau compétent.

Italie. — Le fonctionnement administratif et financier des arsenaux est régi, en Italie, d'après les mêmes principes qu'en Angleterre et en Allemagne. Le directeur général de l'arsenal doit coordonner les travaux des divers services et s'assurer que les magasins contiennent, à tous moments, les approvisionnements destinés aux bâtiments. Les questions techniques et administratives sont du ressort des directeurs. Toutefois, les affaires intéressant plusieurs Direc-

tions sont toujours solutionnées par le Conseil des travaux de l'arsenal, composé des directeurs et présidé par le directeur général. La Spezzia est le seul arsenal où l'organisation réglementaire soit complète. On y trouve : un directeur général, trois directeurs (constructions navales, artillerie et armement, torpilles et électricité) et trois vice-directeurs ; les arsenaux de Naples, de Castellamare, de Tarente et de Venise se partagent les deux autres directeurs et les quatre autres vice-directeurs du royaume. Les bâtiments en disponibilité (indisponibles), en achèvement ou désarmés relèvent seuls de l'arsenal. En Italie, comme dans tous les autres pays, sauf en France, les mouvements du port et la surveillance générale de l'arsenal constituent un seul service, placé sous la direction du capitaine de port.

France. — Le Préfet maritime, directeur général de l'arsenal et commandant en chef du port militaire, est assisté d'un chef d'état-major et de six directeurs[1] : Commissariat, Santé, Travaux hydrauliques, Constructions navales, Artillerie, Major général. Ailleurs, nous avons trouvé des Conseils de ports s'occupant, à

[1] Sept naguère. Par suite de la suppression du Service central des torpilles et de l'électricité, la direction des Défenses sous-marines a disparu le 28 juillet 1905. La Défense fixe, bénéficiant enfin d'une autonomie absolument logique, devient un service militaire, au même titre que la Défense mobile ; le service de la flotte et les Directions des Constructions navales et de l'Artillerie se partagent les autres dépouilles des Défenses sous-marines.

peu près exclusivement, de questions techniques ; en France, il existe aussi un Conseil, mais il ne traite guère que des affaires administratives : ceci est symptomatique. Ce Conseil d'Administration du port est constitué par la réunion des six directeurs, du chef d'état-major et du préfet.

Le Major général est une sorte de vice-directeur général de l'arsenal ; il remplit aussi l'office de vice-préfet maritime par rapport aux bâtiments dépendant du port chef-lieu. Ce que nous décorions du nom pompeux de Direction des Défenses sous-marines était un tout petit service, indépendant, comme le service de l'Artillerie, des Constructions navales dont la direction devrait englober le tout.

En dehors de l'état-major de la place, l'état-major du Préfet comporte un chef et un sous-chef d'état-major, un officier supérieur, chargé des bâtiments de défense, deux aides de camp et trois sections : Personnel, Matériel, Secrétariat. Le Major général a, d'autre part, sous ses ordres directs : des aides de camp, un adjoint s'occupant spécialement des réparations de la flotte construite, un major de la Marine chargé de la police générale, un directeur des mouvements du port, un chef du service des approvisionnements.

Nombre d'affaires traitées par les Directions techniques sont, tour à tour, examinées à la majorité générale, puis à la préfecture maritime. Elles relèvent

toutes par surcroît du directeur du contrôle, chargé d'exercer un double contrôle (*a posteriori* et préventif), et parfois aussi du Commissariat général, qui remplit à l'exclusion des autres services certaines attributions administratives. Le commissaire général est, par ailleurs, directement responsable des services suivants : Armements et Revues, Subsistances, Fonds et Prisons.

PARALLÈLE ENTRE LE FONCTIONNEMENT DES ARSENAUX ALLEMANDS, ANGLAIS ET FRANÇAIS

Avec notre système, les dossiers des moindres affaires deviennent bien vite très volumineux. Ce résultat serait gênant, mais à la rigueur acceptable, si les garanties de bonne gestion croissaient en même temps. Des faits importants autorisent à en douter. En voici un.

Chiffrant la perte éventuelle d'un grand bâtiment et les avaries certaines que devait entraîner le passage obligatoire dans un boyau étroit et contourné, comme la Penfeld, — un simple calculateur aurait pu affirmer que le coût réel d'un bassin à flot situé dans l'intérieur de l'arsenal de Brest serait double ou triple du prix de revient indiqué par un devis de travaux absolument parfait. Joignez à cela l'impossibilité nautique de tirer parti des dimensions géométriques du bassin de Pontaniou (sinon à des moments très précis et par des temps exceptionnels)

vous ne parviendrez pas à comprendre comment l'allongement de ce bassin a pu nous paraître moins dispendieux que la création d'un bassin en eau profonde ? Ce phénomène est, pourtant, une réalité. Et, si la Chambre de commerce n'avait pas eu l'heureuse idée de prévoir les besoins de la marine de guerre, notre grand port du Nord serait encore, et pour longtemps, dépourvu d'un bassin d'une utilité incontestable en temps de paix et indispensable en temps de guerre.

Instruits par cet exemple et par beaucoup d'autres du même genre, ne pourrions-nous pas nous résigner à recueillir moins d'avis et à créer des responsabilités effectives ?

Les faits ne permettent guère de nier la complexité et les dangers de notre administration maritime ; quelques chiffres montreront la nécessité de la simplifier.

L'Allemagne a, comme l'Angleterre, la prétention d'apurer mensuellement tous les comptes des arsenaux. En 1904, l'effectif de son personnel administratif (commissaires et fonctionnaires de l'Intendance de toutes catégories jusques et y compris les employés à 1 875 francs par an) n'était pourtant que de 298. Même sans tenir compte des services de l'Administration centrale et de l'Inscription maritime, il s'élevait chez nous, la même année, à 735 (contrôleurs, commissaires, agents et commis principaux touchant

une solde minimum 2200 francs). Ajoutons que nous avons en outre 800 commis et l'Allemagne un peu moins de 300. Ce n'est pas tout. Nous trouvons encore le moyen de distraire des chantiers et ateliers 1200 ouvriers qui, sous le nom d'écrivains techniques, contribuent à édifier la comptabilité de nos arsenaux.

S'il était vraiment impossible d'établir des comptes à moins de frais, on pourrait contester l'avantage de tenir une comptabilité : le coulage, en cas de suppression, atteindrait difficilement le prix de revient de la gestion des crédits personnel et matières. Cette solution radicale n'est toutefois pas tentante. L'expérience étrangère peut heureusement nous aider à trouver mieux. *A priori*, elle prouve qu'une Marine peut se développer vite et bien, avec des frais d'administration beaucoup plus modestes que les nôtres. *A posteriori*, elle suggère l'idée d'envoyer en Allemagne une commission, composée d'officiers des divers corps de la Marine et chargée d'étudier l'administration des marines modernes. Pourvue des autorisations nécessaires, cette commission verrait les causes de l'écart vraiment stupéfiant qui existe entre les marines administratives des deux pays. Ayant appris à éliminer les dépenses parasites, elle nous rapporterait une économie de 2 à 3 millions.

Avant même de partir en voyage, elle pourrait signaler un moyen d'améliorer notre situation. La simple recherche du genre de savoir indispensable aux

diverses catégories de notre personnel administratif le lui fournirait. Pour créer une comptabilité, pour suivre de près le mouvement économique, pour contrôler l'administration de la Marine, il faut, à coup sûr, s'adresser à des hommes possédant des connaissances et des qualités très grandes. Mais, pour tenir une comptabilité existante, il suffit de la bien connaître. Quand on a une instruction élémentaire, on sait aussi tout ce qui est nécessaire pour faire des écritures. Appliquant ces évidences, l'Allemagne assure son service administratif avec une trentaine de hauts administrateurs fort instruits, un peu plus de 200 comptables de différentes classes et quelques 300 commis aux écritures.

Les mêmes procédés nous vaudraient une économie sérieuse et durable. Elle serait motivée par une loi de bon sens, qui tend de plus en plus à prévaloir, en dépit de tous nos préjugés : la rétribution doit être fonction de la valeur marchande d'un travail et de la difficulté plus ou moins grande de trouver des hommes sachant le mener à bien. Dès maintenant, on constate que nombre de travailleurs manuels sont mieux payés que beaucoup d'autres travailleurs, accomplissant des besognes d'ordre intellectuel, mais très faciles. La force des choses fait descendre les carrières, dites libérales, d'un piédestal constitué par des souvenirs du passé. Et c'est justice.

CHAPITRE XI

FLOTTE DE RÉSERVE ET MOBILISATION

RENSEIGEMENTS SUR LES FLOTTES DE RÉSERVE

Allemagne. — La flotte de réserve se divise en trois groupes : l'escadre de réserve, créée en 1905 ; les bâtiments en « Division de réserve », relevant exclusivement du commandant en chef de l'arrondissement ; les bâtiments en disponibilité, qui ne dépendent que du directeur général de l'arsenal. Tous les bâtiments ayant une réelle valeur militaire et en état de prendre la mer sans retard appartiennent aux deux premières catégories.

L'escadre de réserve se compose de huit garde-côtes, dont deux complètement armés et les six autres dans la même situation que les bâtiments en division de réserve. Une Division de réserve est un groupe de deux ou quatre bâtiments, dont les noyaux d'équipages comportent les deux tiers des mécaniciens et la moitié de l'effectif pour le surplus du personnel. L'un des bâtiments de la Division de réserve est commandé par un capitaine de vaisseau, chef responsable du groupe. Il a sous ses ordres un état-major, constitué

par la réunion des officiers encadrant les noyaux d'équipage, qui sont exercés à bord de leurs bâtiments respectifs. Avant de partir en congé ou de prendre un service à terre, tout officier désigné pour compléter les état-majors, en cas de mobilisation, accomplit un stage sur son futur bâtiment. Les gradés et les marins destinés à armer les Divisions de réserve sont répartis dans les Divisions de matelots, des chantiers et des torpilles ou rentrés dans la vie civile. Dans le premier cas, ces gradés et ces marins sont instruits sur l'unité de la Division de réserve dont ils formeraient l'équipage ; dans le second, ils ont été déjà embarqués sur ce bâtiment ou sur un similaire et ils y reviennent pendant les périodes d'exercices.

Les bâtiments en disponibilité sont classés en 1re, 2e ou 3e catégorie, suivant que leur indisponibilité doit avoir une durée plus ou moins longue. Au début d'une guerre, on ne pourrait compter que sur la 1re catégorie. Les trois catégories sont entretenues par l'arsenal et n'ont pas de noyau d'équipage. Mais, comme pour les Divisions de réserve, les réservistes connaissent d'avance les unités sur lesquelles ils embarqueraient en cas de mobilisation.

Les torpilleurs ne font partie ni des Divisions de réserve, ni de la disponibilité : les uns, relevant de la division des torpilles, ont pratiquement leurs effectifs au complet (3 divisions de torpilleurs par port) ; les autres sont en réserve et leur entretien est assuré par

un personnel spécial, sous la direction des adjudants principaux torpilleurs. La moitié des torpilleurs a, dès le temps de paix, des équipages complets ; l'Inspection des torpilles dispose, pour le surplus, des deux tiers des mécaniciens et de la moitié du personnel du pont.

Angleterre. — Dès le début de 1905, l'Angleterre a grandement réduit l'importance de sa flotte de réserve. En dehors d'une soixantaine de bâtiments sans aucune valeur militaire, elle a reporté sur la deuxième partie de la liste de sa flotte : 11 cuirassés, 10 croiseurs dits cuirassés, une quarantaine de croiseurs protégés et d'avisos-torpilleurs. En attendant leur mise en vente, tous ces bâtiments ont été retirés des ports de guerre et confiés à des gardiens. Les anciennes catégories de réserve ont, d'autre part, été supprimées et remplacées par une Flotte armée en réserve, répartie entre les ports militaires et placée, dans chacun d'eux, sous l'autorité d'un contre-amiral.

Les trois divisions de réserve ainsi constituées sont, uniformément, divisées en trois groupes. Les « emergency ships » ont un état-major composé du commandant, du second et des officiers canonnier, torpilleur et mécanicien ; l'équipage comporte des gradés et des brevetés, en nombre égal aux deux cinquièmes de l'effectif total ; le complément du personnel est toujours réservé dans les dépôts. Le deuxième groupe

est celui des « cuirassés en réserve spéciale ». Ces bâtiments n'ont pas de noyau d'équipage ; d'après les prévisions, ils seraient armés avec un personnel provenant, par parties égales, du service actif, de la Royal Fleet Reserve et de la Royal Naval Reserve. Le troisième groupe est beaucoup plus nombreux et composé de bâtiments de tout type, armés avec un noyau d'équipage. Cette situation est analogue à celle des « emergency ships », sauf sur un point : le complément d'effectif n'est pas réservé dans les dépôts et comportera 50 p. 100 de réservistes. Les torpilleurs et les destroyers seront, toutefois, exclusivement armés par des hommes du service actif. Le nombre des bâtiments participant aux sorties des divisions de réserve justifie une dernière observation : comme les torpilleurs, les deux autres groupes de réserve diffèrent de moins en moins des « emergency ships ».

Les bâtiments indisponibles, pendant longtemps et pour une cause quelconque, relèvent uniquement de l'arsenal et sont entretenus par le personnel dont il dispose.

États-Unis. — Il n'y a en réserve que des bâtiments d'une valeur militaire à peu près nulle ou de nouvelles unités indisponibles.

Italie. — Les bâtiments en réserve et en disponibilité sont sous les ordres du commandant en chef ; les bâtiments en achèvement, en refonte ou désarmés

ne relèvent que du directeur général de l'arsenal. La réserve A comprend la plupart des bâtiments utilisables et se rapproche beaucoup de l'armement complet. La réserve B correspond à peu près à notre disponibilité. Les bâtiments, dits en disponibilité, ont leur second et un noyau d'équipage. Les torpilleurs sont répartis, à peu près par moitié, entre les divisions offensives et les défenses locales : les divisions offensives sont complètement armées, les défenses locales le sont presque.

France. — Dans tous les cas, les bâtiments en réserve relèvent d'abord du Major général, puis du Préfet maritime. La disponibilité, dont nous usons assez peu, comporte un noyau d'état-major et d'équipage assez considérable pour encadrer convenablement les réservistes. Les effectifs sont très réduits en réserve normale, même urgente, et surtout en réserve spéciale. Cette dernière catégorie ne comprend que des bâtiments peu intéressants à tous égards. En réserve normale, comme en réserve spéciale, le but poursuivi est uniquement de pourvoir à l'entretien des bâtiments. Les effectifs réglementaires sont suffisants pour cela, mais non pour procéder à tous les essais imposés par les règlements. Ces effectifs sont, d'ailleurs, normalement incomplets. Notre situation est meilleure pour les torpilleurs : défalcation faite des unités sans valeur militaire, la plupart de ces

petits bâtiments sont ou armés ou prêts à l'être, dans de bonnes conditions et au bout de peu de temps.

RENSEIGNEMENTS SUR LA MOBILISATION

Les bâtiments en montage, en refonte ou désarmés sont, partout, les seuls n'ayant pas à bord la majeure partie du matériel. Cela revient à dire que le temps nécessaire pour constituer les équipages des bâtiments en réserve sera toujours plus que suffisant pour compléter leur armement au matériel. La rapidité et l'efficacité de la mobilisation dépendent, donc, de la valeur des dispositions qui intéressent le personnel.

A ce point de vue, les conditions sont tout à fait différentes, suivant que le service obligatoire est appliqué ou non. Dans le premier cas, le rappel des nombreuses classes de réservistes fournit un excédent considérable de personnel. Mais, si son utilisation n'a pas été très soigneusement réglementée, les équipages mobilisés ne pourront rendre de réels services avant d'avoir été exercés pendant quelques semaines. Dans le second cas, il est prudent et avantageux d'entretenir, en temps de paix, des effectifs suffisants pour les besoins du temps de guerre. L'Angleterre et les États-Unis procèdent ainsi. Actuellement encore, ces deux pays peuvent pratiquer, à tout moment, une offensive immédiate, exposant les puissances pacifiques aux pires catastrophes.

ALLEMAGNE. — D'après les règlements, les bâtiments en Division de réserve doivent être prêts à combattre trois jours après la réception de l'ordre de mobilisation. L'escadre de réserve et les unités de combat affectées aux écoles seront certainement disponibles avant ce moment. Le délai réglementaire est porté à cinq ou six jours pour les bâtiment en première disponibilité et réduit à six heures pour les torpilleurs relevant de la division des torpilles. La remarquable répartition du personnel mobilisé, prévue par l'Allemagne, permet d'affirmer que sa flotte de réserve sera, réellement, en état d'aller au feu dans les limites fixées.

ANGLETERRE. — En dehors des bâtiments faisant partie des forces navales régulièrement constituées, les annexes des écoles des trois ports constituent une véritable flotte. En outre, l'Angleterre met sous les ordres du commandant des Coastguards et des réserves quelques croiseurs protégés et avisos-torpilleurs, qui sont répartis sur le littoral et affectés à l'instruction du personnel. Les annexes des écoles et les bâtiments relevant du commandant des réserves forment le « Training Group », rattaché pour les manœuvres et les croisières à la flotte de la Manche.

Si l'on se souvient que les hommes de la « Royal Fleet Reserve », sont toujours à la disposition de l'Amirauté, on constate que les médiocres cuirassés

maintenus en réserve spéciale et les bâtiments indisponibles dans les arsenaux sont les seules unités de combat dont l'armement éventuel présente quelque aléa. Pour tous les autres bâtiments en réserve, point n'est besoin, pratiquement, de recourir à la Royal Naval Reserve et à la Réserve volontaire. A cet égard les sorties de longue durée effectuées par les divisions de réserve et l'adjonction intermittente du « Training Group » à la flotte de la Manche ne laissent subsister aucun doute. En définitive, la mobilisation de la flotte anglaise est désormais permanente.

États-Unis. — Les centres d'instruction du personnel n'ayant pas été installés dans les arsenaux, la mobilisation est déjà plus compliquée qu'ailleurs. Aucune réglementation ne paraît, au surplus, déterminer la composition des effectifs des bâtiments en réserve. Tout cela importe peu pour le moment. Il n'en sera plus de même le jour où l'on cessera de maintenir à l'état d'armement la totalité des bâtiments d'une réelle valeur militaire.

Italie. — La réserve A est complètement armée; la réserve B possède assez de personnel pour bien encadrer le complément de son effectif; les torpilleurs ont des équipages presque complets : la mobilisation de ces trois groupes est parfaitement assurée. La situation est moins bonne pour les bâtiments en dis-

ponibilité, mais les Italiens ne classent dans cette catégorie que des unités d'une faible valeur militaire. Cette remarque autorise la conclusion suivante : l'Italie entretient, dès le temps de paix, des effectifs en rapport avec ses besoins du temps de guerre ; sa flotte est à très peu près armée d'une manière permanente.

France. — Le passage du pied de paix au pied de guerre oblige à résoudre deux problèmes : faire rallier, au plus tôt, le personnel dans les centres de mobilisation ; constituer ensuite des unités militaires. Le premier problème est commun à toutes les armes ; le second varie de l'une à l'autre et devient difficile dans la Marine. La marine française a longuement étudié le premier problème : la solution adoptée, jusqu'à la fin de 1904, était à la fois plus compliquée et moins efficace que celle de l'Armée. La marine française n'a pas encore résolu le second problème.

En se plaçant à un point de vue administratif, il suffit de compléter les effectifs d'une flotte pour qu'elle soit mobilisée : l'ordre d'arrivée des réservistes dans nos ports militaires détermine la destination qu'ils reçoivent. Si l'on envisage la même question à un point de vue militaire, on sait qu'un technicien, même excellent, se battra toujours mal sur un bâtiment qu'il ne connaît pas : l'Allemagne constitue les états-majors et les équipages de ses bâtiments mobilisés avec un personnel ayant été instruit, soit à bord de

ces unités elles-mêmes, soit sur leurs similaires.

Quand on ne tient compte que des apparences, on s'illusionne sur l'avantage que procure le nombre aux pays de service obligatoire. Ne pouvant malgré tout songer à rappeler tous les réservistes, on tient du moins à concentrer dans les dépôts un formidable excédent de personnel. C'est ainsi qu'après avoir pourvu à tous les besoins, le dépôt de Brest disposera encore de 7 000 hommes dont 5 000 matelots de pont, qui ne seront pas utilisés davantage que les 30 000 inscrits (de trente-cinq à cinquante ans) non convoqués.

Pour approuver nos usages, il faudrait ignorer que la guerre sur mer vise la destruction du matériel et non celle du personnel, comme la guerre sur terre. En fait, l'inutilité de nos énormes réserves maritimes découle de cette notion et de l'impossibilité actuelle de remplacer, instantanément, des bâtiments de combat très avariés ou détruits. Les effectifs nécessaires pour armer toute la flotte au début des hostilités seront, par suite, presque suffisants jusqu'à la fin de la guerre. Il n'y aurait, dès lors, aucun inconvénient à faire bénéficier l'armée de terre de l'excédent de nos inscrits.

Dans son ensemble, notre système de mobilisation donne lieu à de très graves critiques. Elles ne sont heureusement applicables qu'aux grands bâtiments : l'organisation des défenses mobiles, la similitude presque absolue des torpilleurs et la précaution de

marquer de la lettre T les livrets des hommes qui ont été embarqués sur ces petits bâtiments, nous garantissent que leur mobilisation s'effectuera dans des conditions acceptables.

LA MOBILISATION NAVALE AU XVIIe SIÈCLE ET DE NOS JOURS

Dans un ouvrage écrit en 1905, il serait superflu d'insister sur la double nécessité de vendre sans retard presque tous les bâtiments sans valeur militaire et de sacrifier l'entretien des autres, pour assurer la mobilisation effective et permanente de notre véritable flotte de combat. Ces idées ayant été appliquées... en Angleterre, on peut laisser à Lord Selborne le soin de les défendre. Se conformant à un usage traditionnel et admirable à la fois, le Premier Lord de l'Amirauté a exposé les motifs et la portée de la nouvelle distribution de la flotte anglaise dans un mémorandum détaillé, adressé au Parlement et vulgarisé par la presse.

« L'Amirauté, disait Lord Selborne, a cherché à réaliser deux objectifs. D'abord que la répartition du temps de paix soit, également, la répartition stratégique du temps de guerre, et ensuite que le degré de préparation au combat des bâtiments mobilisés soit le même que celui des bâtiments effectivement armés. L'Amirauté espère atteindre l'un et l'autre de ces objectifs. Mais elle se propose de retirer, autant que

possible, du service des bâtiments qui, malgré leur utilité incontestable en temps de paix, seraient, en temps de guerre, d'une infériorité trop grande au point de vue de combat ou qui pourraient même être, pour le commandement, une source d'inquiétude et de faiblesse. »

Il est difficile de loger plus d'idées en moins de mots. Il est encore plus difficile de tenir pour une illusion l'espoir exprimé par Lord Selborne : ce que nous avons déjà dit, à propos de la flotte de réserve anglaise, et la répartition actuelle des forces navales allemande, anglaise et française montrent clairement que le résultat prévu sera atteint. Il est enfin tout à fait impossible de nier les avantages militaires de la nouvelle réglementation anglaise.

Et pourtant, que voyons-nous ? Les ordres lancés au début de l'année 1905, en exécution des principes posés par Lord Selborne ont eu pour effet de rendre disponibles 7 000 officiers, sous-officiers et marins, immobilisés jusqu'alors sur des bâtiments impropres au combat. A cette économie de personnel, s'en ajoute une autre d'ordre financier. En dehors d'une réduction de 71 millions de francs sur le chapitre des constructions neuves et des réparations, le budget 1905-1906 accuse une diminution de 45 millions par rapport à celui de 1904-1905 : la compréhension des nécessités modernes a donc permis, à l'Angleterre d'accroître considérablement sa puissance navale et d'alléger en

même temps ses charges budgétaires. Cet exemple ne suffit-il pas ?

N'avons-nous pas mille fois raison d'entreprendre, enfin, la liquidation d'une flotte de temps de paix, traditionnellement entretenue, sans autre profit que de grossir des statistiques, ne trompant que nous-mêmes sur la valeur de notre puissance navale ? N'est-il pas grand temps de réaliser le bénéfice militaire que nous procurerait l'emploi effectif de 3 à 4 000 hommes mal employés dans nos dépôts ? Ne devons-nous pas renoncer, au plus tôt, à encombrer nos écoles de spécialité d'hommes quittant le service aussitôt après ou embarquant sur des canonnières fluviales, chargées d'opérations de simple police ? Ne faut-il pas remédier, sur l'heure, à l'impossibilité de mobiliser réellement nos bâtiments en réserve dans des délais admissibles ?

Le maintien de procédés préhistoriques occasionne un véritable gaspillage d'hommes et d'argent. Tout cela nous éloigne de cet armement permanent des bâtiments de combat, non moins nécessaire en prévision de la guerre que pour assurer l'entretien d'unités coûteuses et délicates. On se demande comment nous avons pu négliger l'accroissement incessant des forces navales de première ligne constamment mobilisées dans les autres pays ? Cette tendance était déjà manifeste en 1898 ; elle a produit aujourd'hui son plein effet en Allemagne, en Angleterre, aux États-Unis et en

Italie. Croirons-nous, toujours, que nos 70 000 réservistes nous permettent d'attendre une déclaration de guerre pour armer notre flotte de combat ?

Il faut, certes, se souvenir du passé ; il aide à comprendre le présent ; sous une forme surannée, on y découvre parfois des idées fécondes. Mais il est inconcevable d'apporter dans l'examen des questions maritimes une mentalité telle que, tournant le dos à l'avenir, nous admettons, sans discussion, la possibilité de satisfaire des besoins présents par des moyens empruntés au passé. Notre conception de la mobilisation était très naturelle au XVIIe siècle ; en 1906, elle nous garantit les pires déboires.

C'est, du moins, ce qu'affirmait naguère l'amiral Taylor, chef du Bureau de la navigation des États-Unis : « Nous ne pouvons plus, comme autrefois, entraîner des hommes sur des bâtiments à voiles et les prendre là pour les transformer, en quelques semaines, en canonniers. Ceci est, à jamais, devenu irréalisable. » Pas un officier n'oserait s'inscrire en faux contre cette assertion. Nul non plus ne voudrait taxer d'exagération M. de Lanessan disant, dans l'exposé des motifs d'un projet de loi sur l'Inscription maritime : « C'est, de plus en plus, par le recrutement volontaire, les engagements à long terme et avec des hommes se consacrant à son service pour toute la durée de leur carrière, que la marine de guerre doit chercher à assurer la formation de son personnel, car les flottes

modernes sont trop scientifiquement organisées pour que des équipages temporaires et mobiles puissent leur suffire. »

Mais comment se procurer les rengagés nécessaires, sinon à prix d'argent, et comment limiter la dépense, si nous ne parvenons pas à substituer des recrues à des rengagés dans les nombreux postes qui n'exigent pas un grand savoir maritime et militaire? Tout cela se tient. Pour solder des rengagés, dont les exigences iront forcément en croissant, il faut se résigner à faire des économies sur le chapitre des recrues. Actuellement, tous les Français sont astreints à servir l'État pendant deux ans : la solde des marins doit, comme en Allemagne, être très minime jusqu'à l'expiration du service obligatoire. En procédant ainsi, on trouvera l'argent nécessaire pour augmenter les hautes payes des rengagés et en recruter, par suite, un nombre suffisant.

L'effectif restreint de la Marine et son affectation enlèvent toute portée politique à l'existence d'un cadre permanent abondamment pourvu. Sa création serait, d'ailleurs, un bienfait social. Nombre d'inscrits, voulant toujours employer les mêmes procédés de pêche que leurs aïeux, sont aujourd'hui condamnés à mener une vie misérable. A l'attente passive et parfois vaine des poissons migrateurs, ces inscrits préféreraient, sans nul doute, un moyen certain de vivre mieux et d'assurer aux leurs un peu plus de bien-être : ils le

découvriraient, sans peine, en constatant les avantages faits aux rengagés.

Reste à savoir s'il est possible d'assurer le service de la flotte avec des recrues liées au service pour deux ans et encadrées par des gradés et des brevetés rengagés. Il existe, certainement, beaucoup de moyens d'atteindre ce résultat. En voici un qui tend, en dehors de son objet même, à faciliter l'entraînement des cadres permanents et à introduire l'idée de progression [1] dans l'instruction des forces navales. Pour fixer les idées, nous admettrons la concentration à Toulon de nos dix-huit meilleurs cuirassés. Dans cette hypothèse, nous indiquerons très succinctement les situations successives (2e réserve, 1re réserve et armement) des six divisions composant notre flotte de combat.

Divisions A et B. — Armées l'année précédente et classées en 2e réserve pendant un an. Effectif : état-major des bâtiments, adjudants principaux, gradés et brevetés rengagés. Disponibles au matériel pendant le 1er semestre. Procédant alternativement à leurs

[1] Pour la première fois, en France, cette idée a été systématiquement appliquée dans les grandes manœuvres de 1905. Mais il ne suffit pas de se conformer à une impérieuse nécessité militaire, pendant une courte période ; il faudrait s'en inspirer, toujours, comme les marines allemande et anglaise. Et cela implique deux interventions : un État-major général imposant des règles générales d'entraînement ; un Inspecteur général de la marine contrôlant parfois leur exécution et coordonnant les résultats des exercices méthodiques entrepris ici et là.

grosses réparations au cours du semestre suivant et effectuant, aussitôt après, une sortie de huit jours (effectif renforcé avec du personnel pris dans la division indisponible ; 6 journées de manœuvres comportant, par parties égales, des exercices individuels, de division et d'escadre avec l'escadre active). Les bâtiments en 2e réserve sont, en définitive, prêts à être mobilisés pendant neuf mois sur douze. A la fin de l'année militaire (1er octobre), il passent en 1re réserve dans d'excellentes conditions, étant à la fois en parfait état et pourvus d'un cadre permanent les connaissant à fond.

Divisions C et D. — En 2e réserve l'année précédente et affectés à la 1re réserve pour un an. Dès le début, embarquement d'un nouvel état-major, remplacement des gradés et des rengagés ne pouvant pas être maintenus à bord pendant trois nouvelles années, pour cause de promotion ou de congédiement, embarquement des recrues complétant les effectifs. Instruction individuelle du personnel pendant le premier trimestre. Le trimestre suivant est consacré à des sorties individuelles des bâtiments pour l'instruction générale du personnel. Le semestre est clôturé par une semaine d'exercices avec l'escadre active (manœuvres de divisions, puis d'escadre). Le second semestre sert à parfaire l'instruction du personnel subalterne et comporte des études tactiques sur les manœuvres de divisions. En 1re réserve, les sorties sont moins

fréquentes qu'en escadre active ; à cela près, les situations sont identiques.

Divisions E et F. — Provenant de la 1[re] réserve et entrant en escadre active avec un personnel entraîné depuis un an. Missions confiées à des divisions ; études tactiques sur les combats d'escadres ; manœuvres combinées avec les Défenses mobiles et la terre, après entente avec les préfets. L'amiral commandant les six divisions règle les mouvements de l'escadre active de manière à rendre les sorties des divisions de 1[re] et 2[e] réserve aussi profitables que possible. Quand l'une des divisions en 2[e] réserve manœuvre avec l'escadre, le plus ancien commandant exerce le commandement de la division à laquelle il appartient.

En faisant varier l'importance des groupements, l'organisation du surplus de nos forces navales métropolitaines (croiseurs d'escadre, garde-côtes détachés dans le Nord et Défenses mobiles) pourrait être aisément établie sur les mêmes bases.

Avec quelques modifications de détail, ce système serait aussi applicable aux bâtiments assurant le service d'outre-mer. Il suffirait, pour cela, de recourir au système des divisions volantes. Avec six divisions de croiseurs (concentrées à Brest), dont les départs seraient convenablement échelonnés, nous pourrions toujours avoir deux divisions en campagne, — l'une dans l'Atlantique, l'autre en Extrême-Orient — et une ou deux divisions disponibles pour des besoins imprévus.

Une bonne utilisation des traversées d'aller et de retour des divisions volantes permettrait aisément de montrer, une fois l'an, notre pavillon dans les principaux ports du monde. Nous disposerions, ainsi, de forces navales sérieuses, immédiatement utilisables en temps de guerre, capables de servir notre diplomatie en temps de paix et précieuses pour l'instruction maritime de notre personnel. Mais comment concilier l'emploi des divisions volantes avec le service à court terme? Leur création, jadis proposée par M. Brisson, rapporteur du budget, a été repoussée par la Marine. Avec le service à long terme, il était pourtant très facile de réaliser ce progrès. En appliquant à la Marine la nouvelle loi de deux ans, le problème devient plus complexe, mais reste soluble.

Deux cas sont à considérer : les relèves s'effectuent en France ou en station. Admettons la première hypothèse et examinons les positions successives de l'une des six divisions.

Rentrant de campagne, elle congédie ses recrues ou les envoie dans les écoles de spécialité et passe en 2e réserve. Dans cette situation, elle procède aux réparations nécessaires et son effectif ne comporte que des rengagés, des gradés, quatre lieutenants de vaisseau, le second et le commandant. Au bout d'un an, la division entre en 1re réserve ; en même temps que les recrues, elle embarque un complément d'état-major, exclusivement composé d'enseignes de vais-

seau. Six mois après, la division part en campagne, où elle séjourne dix-huit mois, traversées d'aller et de retour comprises.

En imposant aux divisions navales l'obligation [1] de se relever en station, la combinaison à adopter ne serait guère plus compliquée. Si l'on fixe, uniformément et à une semaine près, la durée des traversées à trois mois, aussi bien pour l'aller que pour le retour, les mouvements des six divisions sont déterminés par le barème ci-dessous.

1er *octobre* 19... — 1 rentre en France, après 18 mois de campagne — 2 est en campagne, depuis 12 mois — 3 est en campagne, depuis 6 mois — 4 part en campagne.

1er *avril* 19... — 2 rentre en France, après 18 mois de campagne — 3 est en campagne, depuis 12 mois — 4 est en campagne, depuis 6 mois — 5 part en campagne.

1er *octobre* 19... + 1 — 3 rentre en France, après 18 mois de campagne — 4 est en campagne, depuis 12 mois — 5 est en campagne, depuis 6 mois — 6 part en campagne.

. . . .

1er *octobre* 19... + 3 — 1 rentre en France, après 18 mois de campagne — 2 est en campagne, depuis 12 mois — 3 est en campagne, depuis 6 mois — 4 part en campagne.

Les résultats de la combinaison précédente rappellent ceux de la première hypothèse. En deux mots, les

[1] Cette obligation serait normale pour l'Extrême-Orient, mais exceptionnelle dans l'Atlantique : d'où une économie appréciable, presque toujours possible.

voici. Tous les bâtiments partent de Brest avec des recrues, embarquées depuis six mois et instruites à bord pendant cette période, tant en rade qu'à la mer. Les divisions partant en octobre relèvent celles qui rentrent en France en avril et inversement ; les permutations entre les divisions arrivant de France et devant y rentrer s'effectuent les 1er janvier et juillet. La possibilité de réduire de 50 p. 100 la durée des traversées fournit, au besoin, le moyen de réaliser, annuellement et pendant trois mois, la concentration de deux divisions en Extrême-Orient et dans l'Atlantique. Normalement, au début d'un semestre, la répartition des divisions est toujours la même : l'une d'elles entre en réserve pour réparations ; une autre est en disponibilité ; une troisième entre en armement ; une quatrième part en campagne ; les deux dernières sont en campagne. De ce relevé général, il résulte que toutes les divisions passent, tour à tour, par les situations suivantes :

Six mois en réserve, à Brest, consacrés à l'entretien et aux réparations du bâtiment et à des congés pour le personnel. Dans cette position, l'équipage se compose du commandant, du second, des quatre lieutenants de vaisseau, des gradés et brevetés rentrant de campagne.

Six mois en disponibilité, utilisés pour l'instruction d'un nouveau personnel, dont la composition numérique est la même que ci-dessus.

Six mois en armement, avec le personnel précédent, renforcé de 8 enseignes de vaisseau et de recrues, qui sont instruites pendant cette période.

Dix-huit mois de campagne. Au retour : congédiement ou envoi des recrues dans les écoles de spécialité ; débarquement des enseignes de vaisseau ; maintien à bord du surplus de l'état-major qui, sans avoir été surmené, débarque six mois après, soit après trente-six mois d'utilisation effective à bord d'un même bâtiment.

La solution que nous préconisons a l'inconvénient de ne pas résoudre le problème des relèves pour les défenses mobiles coloniales et pour le ou les bâtiments que nous devons maintenir dans le Pacifique jusqu'au percement du canal de Panama. Sur ces bâtiments, il faudrait se résigner à remplacer, annuellement, les recrues envoyées en campagne après six mois d'instruction préliminaire, donnée dans les défenses mobiles métropolitaines et sur des croiseurs. Mais, comme il n'y aurait aucune raison de modifier la période coloniale actuelle pour les rengagés, la dépense serait très faible : ces mutations obligatoires ne porteraient que sur un personnel extrêmement restreint.

L'entretien et la disponibilité de notre véritable flotte de combat étant ainsi assurés, qu'adviendrait-il de nos autres bâtiments ? Doit-on, comme l'Angleterre, confier la plupart d'entre eux à de simples gardiens et se contenter, éventuellement, de les armer en trois

mois ? Il est plus naturel d'organiser, dans chaque port militaire, un groupe de réserve spéciale entretenu, vaille que vaille, par les gradés et les marins non employés dans les formations précédentes. Le personnel de la réserve spéciale jouerait ainsi le rôle de volant des effectifs. C'est là que l'on puiserait, sans scrupule, pour compléter la flotte de combat et pourvoir d'un effectif complet les bâtiments commençant leurs essais.

CHAPITRE XII

DÉFENSES DES COTES

PORTS MILITAIRES ET POINTS D'APPUI

La classification admise comporte de nombreuses réserves. Pour les préciser, il suffira de définir les termes employés.

Un port militaire est non seulement un centre de mobilisation, mais encore une base d'opérations si complète qu'on ne saurait concevoir la possibilité de faire la guerre sans son concours. D'autres ports peuvent offrir à la flotte un abri pratiquement inviolable; aucun ne dispose, à beaucoup près, d'approvisionnements et de moyens de réparations aussi bien appropriés aux besoins d'une armée navale. Le prix de revient des bases d'opérations pourvues de telles ressources en limite forcément le nombre. Les ports militaires doivent, donc, être établis en des points ayant une réelle importance stratégique et toujours accessibles aux plus grands bâtiments. Certains d'entre eux ne satisfont pas, pourtant, à ces conditions primordiales.

Par rapport à Brest, Cherbourg et Dunkerque, les

Nomenclatu

PAYS	PORTS MILITAIRES	POINTS PRINC
ALLEMAGNE . . .	Kiel. Wilhelmshaven.	Dantzig.
ANGLETERRE. . .	Sheerness-Chatham. Portsmouth. Plymouth-Devonport.	Pembroke (Mill Haulbowline (Gibraltar. Malte. Hong-Kong. Sydney (Austra
ÉTATS-UNIS . . .		Portsmouth. Boston. Newport. New-York. League Island Hampton Roa Puget Sound. Mare Island
ITALIE	La Spezzia. Naples. Venise.	Gênes. Tarente.
FRANCE	Cherbourg. Brest. Lorient. Trousses - Rochefort. Toulon.	Bizerte. Saïgon.

[1] En cours d'installation depuis 1903 ; les travaux ont été insignifiai

la flotte.

PPUI ES	POINTS D'APPUI ÉVENTUELS	
	Memel. Pillau. Swinemunde.	Cuxhaven. Bremerhaven. Helgoland.
Forth). pour).	Perth. Newcastle. Hull. Douvres. Bristol. Liverpool. Glasgow. Lough Swilly. Belfast. Berehaven. Scilly. Halifax (Canada).	Bermudes. Sainte-Lucie. Jamaïque. Falkland (Magellan). Auckland (Nouvelle-Zélande). Esquimalt (Vancouver). Thursday (Torrès). Calcutta. Colombo. Bombay. Maurice. Aden. Alexandrie.
     o).).	Portland. Baltimore. Port-Royal. Dry Tortugas. Tampa. Mobile.	Algiers — New-Orléans. Galveston. Culebra (Antilles). Guam (Mariannes). Iles Hawaï. Tutuila (Samoa). Olongapa (Philippines).
	Vado. Livourne. Monte Argentario.	
	Le Havre-Rouen. Saint-Nazaire-Nantes. Verdon - Pauillac - Bordeaux. Philippeville.	Bône. Bonifacio. Villefranche. Marseille. Port-Vendres.

positions stratégiques de Lorient et Rochefort sont, dans tous les cas, absolument secondaires. Des bâtiments stationnés en rade de Groix ou des Trousses ne bénéficieraient, d'autre part, d'aucune protection appréciable contre les torpilleurs et les sous-marins. On doit remarquer, enfin, que le port de Lorient peut, à l'extrême rigueur, recevoir trois grands croiseurs cuirassés et Rochefort pas un seul. Au prix de grandes dépenses on pourrait, il est vrai, tripler la contenance de la rade de Lorient et permettre aux bâtiments de $7^{m},5$ de tirant d'eau de remonter tous les jours à Rochefort. Mais, même après ces travaux, on ne saurait entrevoir la possibilité de ranger Lorient et Rochefort parmi nos ports militaires. Ils sont cependant considérés comme tels. Des souvenirs historiques expliquent cette anomalie ; ils ne suffisent pas à la justifier.

L'avènement de la vapeur n'est vraiment pas un fait négligeable. De Lorient à la frontière espagnole, nos bâtiments avaient autrefois l'unique ressource de se réfugier en rade des Trousses ; aujourd'hui, rien ne leur interdit d'entrer en Loire ou en Gironde. L'installation des défenses et les travaux hydrauliques des embouchures de la Loire et de la Gironde ont, d'autre part, absorbé d'importants crédits : allons-nous pousser le particularisme jusqu'à dédaigner des points d'appui éventuels, dont la création a été provoquée par des nécessités commerciales ?

Pouvant, dès maintenant, mouiller une escadre en rade de Saint-Nazaire et loger des croiseurs dans un port pourvu de puissants moyens de réparations, il n'est peut-être pas très naturel de chercher à créer un second port de refuge à quelques milles de là et dans des parages où notre flotte n'aura vraisemblablement pas à opérer? Pouvant, dès maintenant, mouiller à toute heure (hormis le cas de tempête et pendant une heure par marée, quand le zéro des cartes est atteint), une escadre au Verdon, à 20 milles de l'entrée de la Gironde, et faire accoster à toute marée quatre grands bâtiments aux appontements de Pauillac, à 20 milles en amont, on ne conçoit pas très bien pourquoi, nous ne ferions pas état de ces ressources? Il serait par trop paradoxal de refuser d'utiliser la Gironde, qui est navigable, et d'imposer à une division de croiseurs, pourchassée en temps de guerre, l'obligation de venir attendre, en rade des Trousses les jour et heure favorables pour remonter une Charente, normalement inaccessible.

Est-ce à dire que nous devrions abandonner Rochefort et Lorient? Non certes. Ce sont nos meilleurs chantiers de constructions navales ; ce sont les seuls que nous aurions (l'un pour les grandes unités, l'autre pour les petites), si nous nous décidions à répartir l'entretien de la flotte, les réparations et les refontes entre nos ports militaires. La possibilité de construire, à Brest, des bâtiments de fort tonnage achèverait de

nous prémunir contre les prétentions excessives de l'industrie privée, et là, comme à Cherbourg et à Toulon, la construction des sous-marins et du matériel de servitude servirait normalement de volant des travaux. Nous suivrions ainsi l'exemple des marines étrangères, réservant à chaque port le rôle que la nature et la stratégie lui assignent.

Avec des prévisions soigneusement établies et par cette spécialisation des arsenaux, depuis si longtemps conforme aux nécessités industrielles, nous réduirions des frais généraux qui grèvent lourdement le budget de la Marine. Pour accroître encore, sans nouvelle dépense, la quotité des crédits réellement affectés à la défense nationale, nous devrions aussi comprendre que le maintien de cinq ports militaires est un luxe excessif.

L'abandon d'une tradition illogique et onéreuse n'impliquerait pas, d'ailleurs, l'idée de renoncer au concours éventuel des ports de Lorient et de Rochefort. Nous constaterions, simplement, que la proximité de l'embouchure de la Gironde et l'existence du port artificiel de la Pallice, — où l'État, maître des chemins de fer, peut faire affluer le commerce régional, — condamnent, à tous égards, l'approfondissement de la Charente et l'amélioration du port de Rochefort. Nous remarquerions encore que, même après avoir cessé d'être un port militaire, Lorient n'en disposerait pas moins de ressources, dès maintenant plus que suffisantes pour constituer un centre de flottille. Or, cela

seul est nécessaire, aussi bien dans l'éventualité d'un blocus de Brest qu'en vue de la protection de la baie de Quiberon, pratiquement indéfendable par l'artillerie et rendue intenable par l'emploi des sous-marins.

*
* *

Sous le nom de points d'appui principaux et secondaires, nous avons énuméré les ports dans lesquels la Marine entretient, à titre permanent, des approvisionnements et un outillage pour les réparations de ses bâtiments. Les deux catégories diffèrent l'une de l'autre par l'importance de leurs ressources et, particulièrement, par l'existence ou l'absence de bassins de radoub. La valeur relative des défenses intervient aussi dans le classement. Il est, par suite, évident que les travaux en cours dans la plupart des points d'appui modifient leur classement, d'un jour à l'autre. Escomptant la prochaine livraison du bassin de radoub et le fonctionnement régulier d'un arsenal, dont nous ne saurions nous passer en temps de guerre, nous avons fait figurer Bizerte parmi les points d'appui principaux. Dakar et Diégo-Suarez appartiendront plus tard à la même catégorie.

Pour tous les points d'appui, deux observations s'imposent : non pourvus d'approvisionnements et de moyens de réparation suffisants, ils seraient à peu près inutiles en temps de guerre ; ils deviendraient

dangereux, si leur garnison n'assurait pas la sécurité du mouillage. Le minimum d'effectif prévu pour nos bases d'opérations d'outre-mer doit donc être absolument respecté, sous peine de dépenser beaucoup d'argent en pure perte. Il ne nous est pas permis, non plus, d'oublier que Port-Phaéton, jadis superflu, prendra une réelle importance le jour où le canal de Panama sera percé. Si nous savons nous y prendre à temps, nous pourrons en faire un centre de ravitaillement de charbon, fréquenté par la plupart des vapeurs circulant dans le Pacifique sud.

Les points d'appui qualifiés éventuels sont ceux dans lesquels la Marine ne possède aucun établissement permanent. Par l'importance de leurs ressources et de leurs défenses, nombre d'entre eux peuvent rivaliser avec des points d'appui principaux. Aden, Bombay, Calcutta, Cuxhaven, Bremerhaven... sont dans ce cas.

La nomenclature de nos bases d'opérations suggère une dernière remarque. Dans un avenir plus ou moins lointain, le développement industriel de l'Algérie-Tunisie permettra, peut-être, d'approvisionner et de réparer notre flotte sur place; pour toutes les autres colonies, cette perspective est invraisemblable. Quoi qu'il advienne plus tard, les envois de France constituent, pour le moment, l'unique ressource de nos points d'appui. Forcément restreints comme munitions, ces approvisionnements ne pourront être

suffisants à tous autres égards qu'en immobilisant un capital énorme. Une certitude se dégage de ces constatations : comme frais de premier établissement et d'entretien, un solide point d'appui coûte plus qu'une division de croiseurs. Il faut des points d'appui, puisque nos divisions de croiseurs ne pourraient vivre sans eux ; mais il en faut le moins possible, car, à égalité de dépenses, les points d'appui agissent passivement et non activement comme les bâtiments.

RENSEIGNEMENTS SUR L'ORGANISATION DE LA DÉFENSE DES CÔTES A L'ÉTRANGER

ALLEMAGNE. — La défense des côtes relève de l'Office Impérial de la Marine dans les régions qui se prêtent, plus ou moins, à des attaques dangereuses pour le pays, c'est-à-dire dans la mer du Nord et dans la Baltique, jusqu'à Kiel inclus. De ce point à la frontière russe, elle dépend du ministère de la Guerre prussien. C'est, toutefois, au Département de la Guerre qu'incombe partout la tâche de construire des fortifications et de s'opposer à des débarquements. A cela près, les artilleurs-marins, employés dans la première zone, assurent complètement le service de la défense des côtes. Si l'on observe qu'il n'existe aucune analogie entre les connaissances nécessaires pour mettre en œuvre les défenses sous-marines et les batteries de côtes, on estimera, sans doute, que

notre ligne de démarcation est préférable à celle de l'Allemagne. Ceci explique pourquoi nos voisins se sont décidés, en 1905, à créer deux compagnies d'artilleurs-marins, exclusivement affectées au service des défenses sous-marins (mines, torpilles automobiles, estacades et projecteurs).

Il ne faudrait pas, d'ailleurs, exagérer la portée de la mesure prise par l'Allemagne, le jour où elle a admis que la plupart de ses batteries de côte seraient armées par un personnel marin. En réalité, les artilleurs-marins n'embarquent jamais, sauf sur le *Hohenzollern* : comme les artilleurs de forteresse détachés sur le littoral prussien, ce sont des artilleurs côtiers et rien autre. Sous des noms différents et des autorités distinctes, les deux catégories de personnel chargées de la défense des côtes reçoivent la même instruction et sont appelées à remplir le même office. Cette spécialisation constitue la base essentielle d'une solide organisation : l'Allemagne s'y conforme rigoureusement et elle a raison.

Au point de vue du matériel, l'organisation de la défense des côtes est aussi simplifiée que possible. L'Allemagne a réduit au minimum le nombre de ses ports militaires, se réservant d'utiliser les bases d'opérations constituées par les ports de commerce, qu'elle devait, en raison de leur importance même, mettre à l'abri des insultes de l'ennemi. Deux d'entre eux, Bremerhaven-Brême, et Cuxhaven-Hambourg

sont si bien outillés que leur valeur maritime et militaire dépasse de beaucoup celle de nombreux ports militaires étrangers.

Aux économies ainsi réalisées, s'adjoignent celles que l'Allemagne obtient en réduisant le plus possible le total des pièces affectées à la défense des côtes. Elle préfère économiser sur ce chapitre et grossir d'autant ses dépenses maritimes. Cette conception est judicieuse. Un large recours aux défenses sous-marines permet, d'ailleurs, à l'Allemagne de protéger ses ports d'une manière très suffisante.

Italie. — En Italie, le commandant d'une place maritime a deux chefs d'état-major : l'un relève du ministère de la Guerre et dirige la défense terrestre (troupes sédentaires et mobiles affectées à la défense des côtes, personnel de surveillance du littoral et de garde des sémaphores, fronts de terre, batteries hautes des fronts de mer) ; le second chef d'état-major est un officier de marine, qui exerce le commandement de la défense maritime (torpilleurs, torpilles, barrages, projecteurs, batteries basses des fronts de mer). La défense des ports chefs-lieux des Départements ou centres d'un Commandement maritime autonome est, en principe, placée sous la haute direction des officiers de marine, chefs du service maritime.

En dehors de la Maddalena, où toutes les batteries sont armées par la Marine, les places fortes se divisent

en deux classes : la seconde est réservée aux centres de station de torpilleurs, tels que Livourne et Naples. La première classe comporte deux catégories : dans l'une, les batteries sont réparties, d'après leur altitude, entre la Guerre et la Marine (Gênes, Spezzia, Gaëte, Tarente et Venise) ; dans l'autre, toutes les batteries sont desservies par la Guerre (Vado-Savone, Talamone-Monte Argentario, Messine, Ancône).

États-Unis. — Les travaux de défense prévus en 1885 dans le programme Endicott ont été réellement commencés en 1896 : c'est dire que l'on a tenu compte de la puissance de l'artillerie moderne dans la construction de toutes les batteries. Leur armement est, pour les deux tiers environ, constitué avec des pièces de 203 millimètres à 304 millimètres et réparti, en principe, comme suit : mortiers, groupés par 4, dans des batteries de 8 à 16 pièces : de 50 à 75 p. 100; pièces perforantes, en batteries comportant des parapets très épais et bien dissimulées : de 10 à 20 p. 100; le surplus en batteries barbettes ou monté sur des affûts à éclipse ou sur des élévateurs. Le programme Endicott a été plus ou moins modifié, mais les règles ci-dessus sont toujours appliquées. Le but n'a pas changé davantage. La défense des côtes doit protéger les grands centres maritimes et le cabotage sur l' « Inland water route » contre l'ennemi flottant. C'est à l'armée de campagne qu'on a laissé le soin de

repousser des troupes qui auraient réussi à débarquer.

Au point de vue de la défense des côtes, comme à tous autres égards, les Américains se sont d'abord inquiétés de constituer leur matériel. C'est seulement en 1901 qu'ils ont divisé leur littoral, Porto-Rico et les Sandwich en 21 districts côtiers et organisé le personnel affecté à leur défense. Le génie, primitivement chargé des défenses sous-marines, a été dépouillé, en 1902, de ces attributions au profit de l'artillerie. Mais, en 1904, les États-Unis ont dû rétablir la distinction entre l'armement des batteries de côte et les défenses sous-marines. Ces dernières sont désormais confiées à des sections spéciales de l'artillerie côtière. Dans chaque district, le plus ancien officier du service de la défense des côtes exerce le commandement de l'ensemble et relève, exclusivement, du Département de la guerre.

Angleterre. — En 1904, l'entretien des torpilles a été confié à la Marine; à l'expiration d'une période transitoire, déjà close pour les principaux ports, l'Amirauté sera entièrement responsable du service des défenses sous-marines, en vertu d'une décision de 1905. Tous les autres éléments de la défense des côtes continuent à relever du War-Office. Le lien entre les Départements militaires, autrefois bien précaire, est, d'autre part, solidement constitué aujourd'hui. Placé

sous la présidence du Premier ministre et comportant une section permanente de trois membres (Guerre, Marine, Trésor), le Comité de défense impériale a le pouvoir et les moyens d'assurer la coordination des efforts des Départements de la Guerre, de la Marine, des Colonies et des Indes. Comme en Allemagne, la défense des côtes est limitée le plus possible. L'Angleterre considère, à très juste titre, que la flotte protège son littoral, en reportant les frontières du pays sur le littoral même de l'ennemi.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT NOTRE PROPRE ORGANISATION

Ne voulant pas traiter ici des questions sans intérêt pour le public, nous examinerons uniquement les principes qui régissent notre organisation. Deux idées essentielles ont inspiré le décret du 18 septembre 1904 : les officiers de l'armée de terre doivent conduire les opérations à terre ; les officiers de marine doivent diriger la lutte contre l'ennemi flottant. Ceci est absolument logique. Mais, pour appliquer ces règles, il faudrait ne jamais perdre de vue certaines notions fondamentales, sur lesquelles les Départements intéressés sont encore loin de s'entendre. Faute d'avoir établi cet accord préalable, la Guerre et la Marine ont toujours discuté longuement des questions de détail et abouti souvent à des compromis dont le danger s'accuserait en temps de guerre.

Les progrès réalisés depuis 1898 sont, à coup sûr, sérieux. Quelques imperfections et des difficultés qui surgissent au jour le jour subsistent pourtant. Elles proviennent d'une seule cause : un malentendu absolu sur le rôle de la défense des côtes. Tant qu'il ne sera pas dissipé, les militaires et les marins poursuivront des objectifs différents ; dès qu'il aura disparu, leur collaboration deviendra effective et aisément efficace. Nous pourrons, alors, attendre sans inquiétude l'heureux moment où les progrès préalables de notre organisation permettront enfin de constituer, sous une forme viable, le ministère de la Défense nationale qui nous fait grandement défaut.

Pour l'armée, l'organisation de la défense des côtes doit être telle qu'aucun ennemi ne puisse pénétrer dans nos ports ni les bombarder. Le sentiment est louable. Mais peut-on reprocher aux marins de prétendre, au surplus, sortir de ces ports ou y rentrer, quand ils le jugent convenable, et sans être exposés à servir de cibles à leurs concitoyens ? Tandis que les places fortes de l'Est sont pour l'armée de simples moyens de retarder la marche de l'ennemi, les ports militaires sont, pour la flotte, des points d'appui dont la perte amènerait son effondrement. La Marine réclame donc la certitude de pouvoir user pleinement de ses ports militaires. Cela n'a rien d'excessif ; cela implique une nécessité.

Dans tous les ports militaires, les mouvements de

nos bâtiments ne risquent pas d'être entravés par les batteries de côte, dont le commandement supérieur est exercé par des marins. En sera-t-il de même ailleurs, avec une réglementation qui tend à restreindre l'action du commandant du front de mer? Si ce titre froisse des susceptibilités, il faut bien vite le changer. Cela fait, il sera non moins urgent d'admettre, sans aucune restriction, que, si les ordres de commencer et de cesser le feu n'émanent pas d'un marin, la défense des côtes deviendra plus dangereuse pour nous que pour nos ennemis éventuels.

Il ne s'agit pas là d'une question de bouton ou de préséances; il s'agit de s'incliner devant un fait brutal : l'utilisation des renseignements maritimes et la direction du service de la reconnaissance sont difficiles pour un marin et impossibles pour un officier de l'armée de terre. En chargeant le commandant des fronts de mer de prendre, à l'exclusion de tous autres, la responsabilité d'ordonner l'ouverture du feu des batteries ou de leur interdire de tirer, on ne fera d'ailleurs qu'appliquer, strictement, le principe posé par le décret de septembre 1904.

Si nous voulons organiser une défense des côtes sérieuse, d'autres ententes ne sont pas moins indispensables. Par une anomalie des plus étranges, l'Armée qui prend la sage précaution de pourvoir ses places fortes de l'Est d'importantes garnisons de sûreté, comprend difficilement la nécessité d'assurer l'armement

permanent des ouvrages maritimes. Ceci est plus que regrettable ; ceci risque d'entraîner d'irréparables désastres. Dans la guerre de Cuba comme devant Port-Arthur, les bâtiments ne se sont guère souciés d'affronter le feu des batteries de côtes prêtes à l'action : ce n'est pas après la mobilisation, mais avant, que l'on peut et que l'on doit redouter les attaques contre les ports militaires.

Est-il logique, au surplus, d'admettre à la fois la nécessité de se prémunir, dans les places fortes de l'Est, contre un ennemi dont l'arrivée serait signalée environ quarante-huit heures d'avance et l'inutilité de se tenir prêt, à tout moment, à repousser une flotte pouvant se présenter devant un port militaire au point du jour, sans avoir été signalée, et en branle-bas de combat ? Comment ne voit-on pas que Brest et Cherbourg, dans le Nord, Toulon et Bizerte, en Méditerranée, ont pour la Marine une importance égale à l'ensemble militaire des défenses des Alpes et de la région du Nord, d'Épinal, Toul, Verdun, Bourges, Tarbes et tous les autres dépôts d'approvisionnements éparpillés sur notre territoire ? Comment méconnaît-on que le succès d'une attaque brusquée, surprenant notre escadre au mouillage, provoquerait notre défaite, avant toute notification de la déclaration de guerre ?

Il n'est pas possible que ces évidences soient indéfiniment contestées ; il est certain qu'elles doivent

entrainer des changements dans l'organisation de la défense des côtes.

Pour pouvoir, en cas de mobilisation générale, armer nos batteries avec des hommes connaissant leur métier, pour disposer toujours d'un personnel capable d'assurer la défense de nos ports militaires, il faut en arriver à créer un corps spécial d'artilleurs côtiers. Même si l'Inscription maritime était maintenue, il y aurait lieu de verser à la Guerre les dispensés et de les laisser à sa disposition jusqu'à quarante-cinq ans, comme dans l'armée. Il suffirait alors de constituer des cadres relativement restreints, pour former un corps d'artilleurs côtiers offrant toutes les garanties désirables. Cherbourg, Brest, Toulon et Bizerte seraient, naturellement, les centres d'instruction de ces artilleurs côtiers, qui assureraient la défense permanente de nos ports militaires et fourniraient, après mobilisation, le complément d'effectif des détachements disséminés dans les autres ports.

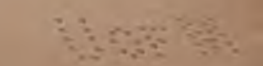
Si nous voulons réduire le nombre des forts et batteries constamment armés et, par suite, atteindre le résultat cherché sans dépenses excessives, notre organisation devrait être modifiée encore sur un point.

Le légitime désir de vivre en paix ne saurait nous masquer une réalité troublante : la guerre maritime débute normalement par un acte d'hostilité ; une flotte étrangère qu'on laisserait entrer dans un port pourrait, comme à Copenhague, se transformer brusquement

en une flotte ennemie. Pour nous mettre en garde contre de telles surprises, il est un moyen efficace et un seul : limiter, à tous moments, à une division le nombre des bâtiments de guerre étrangers pouvant pénétrer dans nos ports militaires, sans autorisation préalable. L'Italie applique cette règle depuis longtemps ; il serait sage de la lui emprunter. Une notification de ce genre ne constituerait pas un aveu d'impuissance. Nous prendrions, simplement, une précaution de plus en plus indispensable.

Par l'ensemble des moyens précités, nous rendrions nos quatre véritables ports militaires à la fois inviolables et pleinement utilisables pour la flotte. Cet objectif capital étant atteint, il faudrait encore pourvoir à des besoins accessoires. Il est sur notre littoral d'assez nombreux points d'appui secondaires, dont la défense est imposée par des considérations militaires ou économiques : nous devons empêcher l'ennemi de les attaquer impunément, en les dotant d'une protection en rapport avec leur valeur relative.

Personne ne comprendrait que nous nous désintéressions de Dunkerque, grand port de commerce, dont le rôle serait extrêmement important en cas de guerre avec l'Allemagne, ni de Marseille qui doit à sa position géographique de pouvoir doubler Toulon et d'être, en même temps, notre plus grand centre commercial. Nous n'avons certes plus à réclamer la création d'une nuée de batteries destinées à interdire le stationne-



ment des forces navales ennemies dans nos grands mouillages côtiers : l'entrée en scène du sous-marin nous a fourni la solution d'un problème jusqu'alors insoluble. Mais, aujourd'hui comme hier, il importe que nos adversaires ne puissent pas s'installer dans nos îles : cette tâche incombe à la défense terrestre et exige l'instantanéité de la mobilisation militaire dans ces régions.

Rassurés de ce côté, nous ne saurions, d'autre part, oublier que Ajaccio, Bonifacio et Oran peuvent éventuellement être appelés à jouer le rôle de points d'appui, qui revient normalement, à l'extérieur, à Dakar, à Diégo-Suarez, à Saïgon, à Fort-de-France et à Port-Phaéton. Il est évident enfin que les richesses et les ressources militaires accumulées au Havre-Rouen, à Saint-Nazaire-Nantes, au Verdon-Pauillac-Bordeaux, dans les arsenaux de Lorient et de Rochefort, à Alger et à Philippeville (clef de la Kabylie, heureusement située entre Bizerte et Alger) ne doivent pas être laissées à la merci de l'ennemi.

Ayant sommé les dépenses nécessaires pour organiser la défense plus ou moins complète de tous ces points, on se dira, sans doute, que la défense passive absorberait des crédits hors de proportion avec son utilité militaire, si nous voulions, par surcroît, nous réserver d'autres points d'appui éventuels. Est-ce à dire qu'il faut brusquement déclasser toutes les batteries installées ailleurs ? Non : cela veut dire que nous

devons réduire leur nombre et ne créer aucun nouveau centre maritime. Les deux principes de l'économie des forces et de la concentration des efforts sont d'une application facile en matière de défense des côtes; ils ne sont nulle part plus impérieux que là.

Et si l'on objecte que le public, — ignorant que la défaite est certaine pour qui veut être fort partout, — demande de protéger tous nos ports, une réponse s'impose : cet état d'esprit disparaîtra le jour où nous cesserons d'être hypnotisés par le mot confidentiel. Quand nous admettrons que, dans une démocratie, l'Armée et la Marine doivent traiter publiquement les questions d'organisation générale, tout le monde comprendra l'impuissance des « murailles de Chine » et la défense des côtes pourra être constituée sur des bases solides.



LIVRE III

MATÉRIEL NAVAL

(ALLEMAGNE, ANGLETERRE, ÉTATS-UNIS, ITALIE, JAPON, FRANCE)

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

En dehors des forces morales, la puissance navale d'un pays est fonction de sa capacité financière, de la composition et de la répartition de sa flotte, de ses ressources maritimes, industrielles et agricoles. L'examen détaillé de ces questions dépasse, évidemment, les limites de cet ouvrage. Mais, s'il faut ne rien négliger pour déterminer, en pleine connaissance de cause, la politique navale à suivre, il suffit d'un simple aperçu pour connaître les objectifs qui lui sont interdits. Ce modeste résultat n'est pas dépourvu d'intérêt : la poursuite de chimères entraîne un véritable gaspillage de deniers publics ; à des conceptions irréalisables de prime abord, on sacrifie une partie des crédits qu'on devrait consentir en faveur d'un armement rationnel répondant à des besoins impérieux.

La perspective de déchoir du rang que nous avons toujours dans la hiérarchie des flottes de guerre est désagréable, j'en conviens. Mais il ne s'agit pas de

constituer, sur le papier, une Marine donnant toute satisfaction à l'amour-propre national ; il s'agit de savoir ce que nous pouvons faire, réellement, et ce que nous devons faire.

La France est riche à coup sûr. Ses dépenses maritimes ne sont pourtant pas illimitées, car elle doit entretenir une grande armée, accomplir des réformes sociales, améliorer son outillage économique, développer l'instruction...

Tenir compte de notre brillant actif est légitime, mais, dans la capacité budgétaire d'un État, le passif intervient aussi. Or, notre dette nationale s'élève, théoriquement, à une trentaine de milliards et, pratiquement, à beaucoup plus. C'est dire que l'épargne française, qui peut aisément prêter de l'argent productif d'intérêt, supporterait beaucoup plus difficilement un surcroît de dépenses entraînant un supplément d'impôts. C'est dire aussi que les États-Unis ont les moyens de s'offrir une flotte incomparablement supérieure à la nôtre.

Et si l'on consent à examiner les mentalités relatives du Japon et de la France, il apparaît encore que, tout au moins en Extrême-Orient, nous aurons avant peu un second rival très puissant. Les aspirations et le passé du Japon laissent prévoir que, pendant bien longtemps encore, le plus clair de ses ressources sera absorbé par sa Marine et son Armée. La situation est tout autre chez nous.

Notre pays d'esprit clair ne saurait évidemment se complaire dans les rêves d'un pacifisme immédiat et universel, dont il se berçait déjà en 1867. Cela nous autorise à escompter que le besoin primordial de ne pas disparaître lui vaudrait, en cas d'attaque, une force de résistance des plus considérables. Il n'en est pas moins vrai que la France actuelle croit pouvoir être grande sans opprimer personne, que, fidèle à son histoire, elle songe non seulement à ses propres intérêts, mais encore et toujours à ceux de l'humanité tout entière, que nulle part les aspirations pacifiques ne sont plus sincères que parmi ses habitants. Animés de tels sentiments, pouvons-nous songer à imposer notre volonté au monde, par la force, comme du temps de Napoléon ?

Réfléchissez à cela, regardez aussi une mappemonde, et vous admettrez, sans doute, une opinion très répandue à l'étranger : l'empire du Pacifique appartiendra aux États-Unis ou sera partagé entre les Japonais et eux.

Passant à un autre ordre d'idées corroborant les deux précédents, comparez la situation du monde sous le règne de Louis XIV et de nos jours. Vous vous demanderez alors s'il est raisonnable de prétendre que le chiffre de notre population nous permet de conserver, par les armes, des possessions éparpillées dans les cinq parties du monde ? Remarquez encore ce qu'il est advenu de l'immense empire colonial

de l'Espagne. N'oubliez pas davantage les intérêts que les nationaux de tous les pays et du nôtre, en particulier, ont réussi à se créer sur des points dont la défense territoriale incombe à d'autres puissances. Songez enfin à toutes les facilités que nous avons pour défendre notre propre territoire et nos colonies africaines, qui n'en sont que le prolongement. La conduite de l'Angleterre vous paraîtra alors tout à fait sage : elle déserte le Pacifique et les Antilles, escomptant le recours exclusif à une bonne diplomatie pour conserver ses possessions américaines et asiatiques.

Aux réflexions suggérées par ces considérations générales, il faut ajouter un fait moderne et capital : toutes les marines deviennent essentiellement métropolitaines. Dissipant les dernières illusions, le groupement actuel des forces navales impose deux conclusions : la défense militaire de nos colonies d'Extrême-Orient ne peut être garantie[1] qu'en paroles; nous sommes certains, par contre et quoi qu'il advienne, de ne rien perdre de notre patrimoine européen et africain si, renonçant à des impossibilités, nous concentrons toutes nos ressources disponibles vers cet unique objectif.

[1] Ceci ne veut pas dire que nous ne pourrions pas faire subir des dommages très sensibles à quiconque voudrait s'en emparer. Ceci veut dire que, sinon maintenant, du moins dans un avenir prochain, un adversaire asiatique, assez peu raisonnable pour négliger de chiffrer le prix de revient de la conquête de l'Indo-Chine, serait à même de réaliser cette mauvaise affaire à notre détriment.

A lui seul, l'examen détaillé de la composition et de la répartition des flottes de guerre condamne, d'ailleurs, de plus vastes ambitions. Pour s'en convaincre, il n'est même pas nécessaire de discuter les qualités stratégiques et tactiques des divers types de bâtiments : quiconque consultera les tableaux suivants (très suffisamment exacts à la date du 1er jauvier 1906) pourra en déduire, avec l'aide du simple bon sens, des conclusions d'une portée pratique considérable. En nous bornant à énumérer ces enseignements, nous ne nous départirons pas de la règle que nous nous sommes imposée : mettre à la disposition de tous une documentation fournissant à chacun le moyen de se prononcer, en connaissance de cause, sur tous nos dires et, par suite, de les réfuter au besoin, sans le secours de notions techniques que l'intelligence la plus vive ne saurait remplacer.

CHAPITRE I

COMPOSITION DES FORCES NAVALES

Tableau A. — *Flottes de première ligne disponibles en Angleterre, en France et en Allemagne.*

La valeur militaire d'un bâtiment dépend toujours de ses qualités nautiques, de sa puissance défensive, de sa vitesse, de la disposition et de la composition de son armement. Mais, suivant l'importance relative attribuée à l'un ou l'autre de ces facteurs, l'examen comparatif des flottes de guerre conduit à établir des tableaux très différents et toujours contestables. Voulant simplement donner un aperçu des forces navales des divers pays, nous adopterons la classification par catégories de même nom, sous réserve de transférer de l'une à l'autre certains bâtiments, dont les qualifications usuelles sont manifestement erronées.

Dans chaque catégorie, les bâtiments les plus modernes ont été inscrits en queue d'une liste, établie en suivant l'ordre de lancement. Les divers types sont, en outre, caractérisés par deux nombres entre parenthèses, représentant la valeur moyenne des déplacements et des vitesses. Ces trois éléments —

ancienneté, déplacement et vitesse — permettront d'apprécier, approximativement, la valeur relative d'unités de combat, démodées ou non, mais satisfaisant aux conditions suivantes :

Tous les cuirassés et croiseurs cuirassés ont été lancés depuis 1880 et ont donné 15 nœuds au moins.

Tous les croiseurs ont été lancés depuis 1885 et ont donné 18 nœuds au moins.

Tous les bâtiments constituant les flottilles ont été lancés depuis 1890 et ont donné 20 nœuds au moins.

Tableau B. — *Flottes de première ligne disponibles en Italie, aux États-Unis et au Japon.*

La répartition et les indications sont exactement les mêmes que dans le tableau A. Pour les déplacements et les vitesses des divers types, les écarts entre les valeurs moyennes et réelles sont, pratiquement, insignifiants.

OBSERVATIONS TRÈS GÉNÉRALES SUR LA COMPOSITION DES FORCES NAVALES

Cuirassés. — Dans les guerres navales, la valeur du personnel prime, à coup sûr, celle du matériel. Il serait toutefois excessif de prétendre que le premier facteur puisse varier du simple au triple entre l'Angleterre et la France. C'est, pourtant, la proportion qu'il faudrait admettre pour entrevoir la possibilité d'assigner aux escadres françaises la mission de

A. — Bâtiments armés ou en réserve.

GENRE DES BATIMENTS	ANGLETERRE	FRANCE	ALLEMAGNE
De 9000 tonneaux et au-dessus.			
Croiseurs cuirassés . .	26 : 6 Cressy (12000-21,5); 4 Drake (14100-23,5); 10 Kent (9800-23); 6 Devonshire (10850-23).	13 : 1 Jeanne d'Arc (11300-22); 3 Dupleix (7700-21); 3 Montcalm (9500-21); 4 Marseillaise (10000-21); 2Gambetta(12600-22)	4 : Prinz Adalbert (9050-21); 2 Roon (9600-21).
Cuirassés de plus de 17 nœuds	47 : 8 Royal Sovereign (14150-17,5); 2 Barfleur (10500-18); 9 Majestic (14900-17,5); 1 Renown (12350-18,5); 6 Canopus (12950-18); 3 Formidable (15000-18); 3 London (15000-18); 6 Duncan (14 000-18,5); 2 Queen (15 000-18); 2 Triumph (11800-19,5); 5 King Edward VII (16350-18,5).	11 : 1 Brennus (11400-17,5); 3 (Charles-Martel (12000-18); 2 Bouvet (12000-18); 3 Charlemagne (11200-18); 1 Iéna (12100-18); 1 Suffren (17200-18).	14 : 5 Kaiser (11152-18); 5 Wittelsbach (11832-19); 4 Braunschweig (13200-19).
Cuirassés de 17 nœuds et au-dessous	9 : 2 Colossus (9400-15,5); 5 Admiral (10400-16,5); 2 Nile (11900-16,5).	8 : 2 Dévastation (10600-15); 2 Formidable (11600-15,8); 1 Hoche (11000-16); 3 Neptune (10900-16,5).	4 : Brandenburg (10700-16,5).
Croiseurs de 20 nœuds au moins	12 : 2 Blake (9000-21,3); 2 Powerful (14200-22); 8 Diadem (11000-20,5).	0	0
Croiseurs de moins de 20 nœuds.	0	0	1 : Furst Bismarck : (10690-18,5).
De 6000 à 9000 t.			
Croiseurs cuirassés . .	0	1 : 1 Dupuy-de-Lôme (6800-20). 9 : 4 Gueydon (9500-[illegible]) [illegible]	1 : Prinz Heinrich (8900-20,3) 0 [illegible]

De 4000 à 6000 t.			
Croiseurs cuirassés . .	0	3 : 4 Charner (4800-18,5) ; 1 Pothuau (5600-19).	0
Cuirassés.	0	0	8 : 8 Siegfried, tous allongés de 7 mètres (4200-15,5).
Croiseurs de 20 nœuds au moins.	13 : 12 Eclipse (5600-20) ; 1 Challenger (5800-21).	5 : 2 Descartes (4000-20) ; 2 Catinat (4000-20) ; 1 Jurien de la Gravière (5700-23).	1 : 1 Hohenzollern (4228-21,5).
Croiseurs de moins de 20 nœuds.	12 : 8 Astræa (4360-19,5) ; 4 Arrogant (5750-19,5).	7 : 1 Cecille (5700-19) ; 3 Alger (4300-19) ; 3 du Chayla (4000-19,5).	7 : 2 Irène (4930-18) ; 5 Freya (5660-19,5).
De 2000 à 4000 t.			
Croiseurs de 20 nœuds au moins.	33 : 12 Apollo-Æolus (3500-20) ; 9 Pelorus (2150-20) ; 4 Amethyst (3000-21,5) ; 8 Adventure (2750-25).	6 : 1 Davout (3000-20) ; 1 Linois (2300-20) ; 2 Galilée (2300-20,5) ; 2 d'Estrées (2500-20,5).	12 : 5 Niobe (2660-21,5) ; 3 Frauenlob (2715-21) ; 4 Hamburg (3250-22,5).
Croiseurs de moins de 20 nœuds.	5 : 5 Pallas (2600-19).	8 : 5 Forbin (2000-19,5) ; 3 Bugeaud (3900-19,5).	4 : 1 Gefion (3770-19) ; 1 Hella (2040-19) ; 2 Gazelle (2645-19,5).
Flottille.			
Aviso-torpilleurs. . . .	0	5 : 3 d'Iberville (980-21) ; 2 Dunois (900-21,5).	2 : 2 Météor (1100-21).
Contre-torpilleurs (CT).	144 : 41, dits de 27 nœuds, de 240 à 320 tonneaux ; 69, dits de 30 nœuds, de 310 à 470 tonneaux ; 34, dits de 25 nœuds, de 500 à 600 tonneaux.	31 : 10 de 310 t. et 26 nœuds ; 20 de 303 t. et 27 n. ; 1 Takou.	47 : 4 divisionnaires de 370 à 500 tonneaux et de 20 à 27 nœuds ; 43 CT et T (fusionnés depuis 1899) : 18 de 400 t. et 26 n. 5 ; 1 Takou ; 12 de 420 t. et 28 nœuds ; 12 de 350 t. et 30 n.
Torpilleurs (T)	28 : 8 de 170 tonneaux et 22 n. 5 ; 20 de 180 à 205 tonneaux et 25 n.	203 : 35 de 125 à 180 tonneaux et 25 à 29 nœuds ; 168 de 80 à 90 tonneaux et 24 à 26 nœuds.	17 : 23 de 150 tonneaux et 20 à 22 nœuds ; 16 de 175 t. et 22 n. ; 8 de 170 t. et 25 nœuds.
Sous-marins.	20 de 120 à 300 tonneaux.	29	0

B. — Bâtimen

GENRE DES BATIMENTS	ITALIE
De 9000 tonneaux et au-dessus.	
Croiseurs cuirassés.	0
Cuirassés de plus de 17 nœuds . . .	7 : 3 Re-Humberto (14000-19.3 ; 2 di S. Bon (9800-19) ; 2 Be (13400-20).
Cuirassés de 17 nœuds et au-dessous.	5 : 2 Italia (ni cuirassés. ni croi 15) ; 3 Ruggero di Lauria (11
Croiseurs	0
De 6000 à 9000 tonneaux.	
Croiseurs cuirassés.	5 : 2 Carlo Alberto (6500-10) ; 3 20).
Cuirassés	0
Croiseurs de 20 nœuds au moins . .	0
Croiseurs de moins de 20 nœuds. . .	0
De 4000 à 6000 tonneaux.	
Croiseurs cuirassés.	1 : 1 Marco-Polo (4600-19).
Cuirassés	0
Croiseurs de 20 nœuds au moins . .	0
Croiseurs de moins de 20 nœuds. . .	0
De 2000 à 4000 tonneaux.	
Croiseurs de 20 nœuds au moins. . .	1 : 1 Piemonte (2600-22).
Croiseurs de moins de 20 nœuds. . .	7 : 1 Dogali (2100-19,5) ; 4 Lo 18,5) ; 1 Elba (2700-18) ; 1 Pi
Flottille.	
Avisos-torpilleurs.	2 : 2 Agordat (1313-23).
Contre-torpilleurs	20 : 7 de 850 et 20 nœuds ; 1 de 3 6 de 320 et 31 nœuds ; 6 de 3
Torpilleurs.	46 : 1 de 136 tonneaux et 25, 150 et 23 nœuds ; 2 de 110 e de 79 tonneaux et 21 nœuds.
Sous-marins	2 de 100 tonneaux environ.

…TS-UNIS	JAPON
…3700-22). (11500-17); 3 Maine …00-16); 1 Iowa (11340- (11500-16,8). …22); 1 Charleston (9700-22)	6 : 6 Asama (9700-21,5). 8 : 1 Fuji (12600-13,5); 3 Mikasa (15200-18,5); 1 ex-Pobieda (12700-18,5); 1 ex-Peresviet (12700-18,5); 1 ex-Retvisan (13000-18); 1 ex-Orel (13500-18). 1 : ex-Poltawa (11000-16,5). 0
…17,5). (8200-21); 2 Columbia	3 : 2 Kasuga (7700-20); 1 ex-Bayan (7800-21). 1 : 1 ex-Nikolaï (9000-15). 2 : 1 ex-Pallada (6800-20); 1 ex-Varyag (6500-23). 0
…0-21,5). -18); 4 Baltimore (4400-	0 2 : 1 ex-Senjavine (4900-16); 1 ex-Apraxine (4100-16). 2 : 2 Chitose (4900-22,5). 0
(3440-20). …090-18,5); 2 Cincinnati	5 : 2 Suma (2700-20); 3 Niitaka (3500-20). 4 : 2 Takatchiho (3700-19); 1 Chiyoda (2200-19); 1 Akitsushima (3170-19).
…33 tonneaux et de 27 à 23 nœuds; 2 de 140 et …) et 28,5 n.; 2 de 150 et …20 nœuds; 1 de 110 et 180 et 27 nœuds; 4 de nœuds; 2 de 146 et 30 …0 et 26 nœuds.	1 : 1 Yayema (1600-20). 18 : 1 Tatsuta de 860 et 21 nœuds; 6 de 280 et 30 nœuds; 5 de 310 et 31 nœuds; 6 de 380 et 30,5 nœuds. 43 : 7 de 70 à 90 tonneaux et 20 à 25 n.; 6 de 85 tonneaux et 24,5 n.; 7 de 85 tonneaux et 22 nœuds; 10 de 110 tonneaux et 23 à 27 nœuds; 8 de 90 tonneaux et 23,5; 15 de 150 et 29 nœuds.
…t 7 de 120 tonneaux.	7 de 120 à 260 tonneaux.

détruire, tour à tour, les escadres anglaises de la Méditerranée et de l'Océan. La comparaison des flottes de guerre transforme aussi en illusion l'espoir de compenser notre infériorité numérique par la supériorité individuelle de nos cuirassés. Sans parler des trois *Formidable*, ni du *Triumph* et du *Swiftsure* achetés au Chili, la flotte anglaise a déjà en service 16 cuirassés de 14 000 à 16 500 tonneaux valant autant ou plus que notre *Suffren;* nous attendons encore les premiers effets de notre programme de 1900.

Vis-à-vis de l'Allemagne, nous sommes en meilleure posture. La réalité est cependant moins brillante que les apparences : les 18 cuirassés allemands d'un tonnage supérieur à 9 000 tonneaux ont été lancés entre 1891 et 1903; sur nos 19 cuirassés de la même catégorie, 6 sont antérieurs à 1891. En 1907, l'égalité disparaîtra, d'ailleurs, à notre détriment. Cette même année, les États-Unis, qui disposent déjà de 14 cuirassés, dont le plus vieux date de 1892, auront également plus de cuirassés que nous. Le Japon continuera, par contre, à en avoir moins. Mais les sacrifices consentis par ce dernier pays, pour préparer la guerre russo-japonaise, et ses visées asiatiques garantissent qu'il s'efforcera de restreindre l'écart.

Rapprochant tous ces faits, une évidence apparaît : actuellement, nous devons construire des cuirassés.

Croiseurs cuirassés. — Avec la meilleure volonté

du monde, il est impossible d'imaginer que l'Amirauté anglaise se soit pourvue de 26 croiseurs cuirassés en prévision d'un conflit anglo-allemand. Cette précaution paraît, au contraire, très logique dans l'hypothèse d'une guerre avec la France. On peut même soutenir que pour les croiseurs cuirassés, la disproportion des forces navales anglaise et française est plutôt apparente que réelle. A ce même point de vue, notre supériorité est très grande par rapport aux autres pays et écrasante vis-à-vis de certains. L'avantage n'est certes pas négligeable. Nous devrons à notre avance de posséder en 1906-1907 une flotte parfaitement comparable, en définitive, à celle de l'Allemagne et des États-Unis. Mais cette compensation d'un type de bâtiments par l'autre cesse d'être admissible au delà des limites qui seront atteintes en 1907. Le simple examen des chiffres actuels corrobore, par suite, la conclusion concernant les cuirassés : pour le moment, nous avons assez de croiseurs cuirassés et notre effort budgétaire doit porter sur les cuirassés.

Dans quelque sept ou huit ans, il sera temps de se demander si, vraiment, nous commettrions une hérésie militaire, en continuant à mettre en chantiers des croiseurs cuirassés. En attendant, il n'est peut-être pas mauvais d'observer que les deux seuls pays sérieusement documentés sur la dernière guerre — le Japon et l'Angleterre — n'ont pas cessé de croire que les cuirassés et les croiseurs cuirassés consti-

tuaient deux types de bâtiments absolument distincts. Il ne faut pas oublier non plus la récente et très brusque évolution de l'Allemagne : naguère cinq croiseurs cuirassés lui suffisaient ; en 1905, elle a décidé d'en construire six de plus. Les croiseurs cuirassés ne sont pas davantage tombés en défaveur dans le pays le plus remarquable par la valeur de ses idées en matière de constructions navales.

L'Italie avait, jusqu'à présent, construit surtout des bâtiments d'un type intermédiaire entre les cuirassés et les croiseurs cuirassés. Sans abandonner cette conception et tout en affirmant la possibilité de construire d'excellents cuirassés de 14 à 15 000 tonneaux, les Italiens ont récemment mis en chantiers deux croiseurs cuirassés de 10 000 tonneaux. Il y a là un ensemble de faits que nous devions signaler, malgré notre volonté bien arrêtée d'éviter, ici, toute discussion purement technique. Ayant réfléchi aux questions de stratégie et de tactique, mais sachant que d'autres les ont étudiées plus longuement, il nous paraît sage de leur laisser la parole.

Flottilles. — Le contraste des flottilles des États-Unis et de la France est tout à fait saisissant. On a le droit de critiquer la conception américaine, qui tient les torpilleurs pour négligeables, mais ne peut-on pas trouver également à redire à la nôtre ? Le projet d'encercler notre littoral métropolitain et colonial d'une

chaîne de défenseurs nautiques évoque un souvenir relativement récent et très précis : la guerre de positions et le dispositif en cordon, dont l'impuissance absolue nous a été très durement démontrée en 1870. Après avoir trop longtemps escompté un résultat contraire sur mer, nous commençons heureusement à admettre l'impossibilité de tout défendre et la nécessité d'attaquer, en masse, quelque part.

Comparant nos torpilleurs à tous les autres, on constatera que les tonnages inférieurs à 100 tonneaux sont abandonnés partout, sauf en France. Depuis lontemps déjà, l'Angleterre a même presque complètement renoncé à construire des bâtiments de cette catégorie ; elle préfère se pourvoir de « destroyers » et maintenant l'Allemagne l'imite. La marine allemande a fait plus : depuis 1900 les torpilleurs et les divisionnaires ont été remplacés par des torpilleurs-contre-torpilleurs. Ce type unique a un tonnage suffisant pour posséder de réelles qualités d'endurance et, comme personne n'ignore la possibilité d'obtenir des diamètres de giration inférieurs au quadruple de la longueur, il est aussi très manœuvrant. Il est facile de trouver l'emploi de flottilles constituées par des bâtiments de ce genre ; il est beaucoup plus difficile d'attribuer un rôle efficace à des torpilleurs de moins de 100 tonneaux. Notre budget de 1906 s'inspire de cette évidence : sinon en principe, du moins en fait, la construction des torpilleurs est suspendue ; les

crédits ainsi économisés serviront à développer notre insuffisante flottille de contre-torpilleurs.

La substitution d'un type à l'autre dérive de l'idée simple que, pour imposer sa volonté à un adversaire, il ne faut pas se résigner à la subir toujours et systématiquement. Vouloir faire la guerre en se défendant, c'est accorder bénévolement à son adversaire le monopole de réaliser des concentrations de forces, c'est aussi lui laisser toute latitude pour choisir le moment et le lieu de l'attaque. Si grandes que soient ses maladresses, on ne conçoit pas comment il pourrait être vaincu dans ces conditions. Cette très vieille notion militaire impose, également, la nécessité de construire des sous-marins offensifs, dont l'utilité est maintenant admise par tous, et de confier aux unités démodées de ce type la tâche secondaire de contribuer à la défense de certains de nos ports.

CHAPITRE II

RÉPARTITION DES FORCES NAVALES

TABLEAU C. — *Répartition des forces navales de l'Angleterre, de la France, de l'Allemagne, de l'Italie et des États-Unis.*

Comme dans les tableaux précédents, les bâtiments armés sont répartis par types, nominalement désignés et caractérisés, sauf pour la France, par les valeurs moyennes des déplacements et des vitesses. Toutes les unités des catégories C à F, faisant partie des flottes de deuxième ligne sont, en outre, marquées d'un astérisque. Dans un but de simplification, ces deux règles n'ont pas été suivies pour les contre-torpilleurs. De même, aucune distinction n'a été faite entre les torpilleurs utilisables et démodés appartenant au « Training group » ou affectés aux écoles allemandes. De même encore, la répartition de nos torpilleurs garde-côtes métropolitains ne s'étend pas à ceux qui ne sont ni armés, ni pratiquement susceptibles d'être mobilisés sans délai.

C.	Cuirassés de 9 000 tonneaux et au-dessus.
C. C.	Croiseurs cuirassés de 6 000 tonneaux et au-dessus.
F. C. C.	Croiseurs cuirassés de moins de 6 000 tonneaux.
C. G. C.	Cuirassés de 3 000 à 9 000 tonneaux.
G. C.	Croiseurs de 6 000 tonneaux et au-dessus.
P. C.	Croiseurs de 2 000 à 6 000 tonneaux.
F.	Flottille : avisos-torpilleurs et contre-torpilleurs réunis.
C. T.	Contre-torpilleurs.
T.	Torpilleurs de plus de 100 tonneaux.
t.	Torpilleurs de moins de 100 tonneaux.

C. — *Répartition des forces navales de l'Angleterre, de la France, de l'Allemagne et de l'Italie.*

ANGLETERRE	FRANCE	ALLEMAGNE ET ITALIE
FLOTTE DE LA MÉDITERRANÉE (Base : Malte). 8 C : 3 Formidable (15000-18); 3 London (15000-18); 2 Queen (15000-18). 4 CC : 1 Drake (14100-23,5); 1 Kent (9800-23); 2 Devonshire (10850-23). 4 PC : 3 Eclipse (5600-20); 1 Adventure (2800-25). 14 CT. En réserve à Malte. 1 Vulcan (6600-20); 8 CT; 14 T et t. FLOTTE DE L'ATLANTIQUE (Base : Gibraltar). 8 C : 3 Majestic (14900-17,5); 5 King Edward VII (16350-18,5). 3 PC : 1 Arrogant (5750-19,5); 2 Amethyst (3000-21,5). 6 CT. 6 CC : 1 Drake (14100-23,5); 5 Kent (9800-23). En réserve à Gibraltar. 1 Leander* (4300-16,5); 6 CT; 14 T et t	FLOTTE DE LA MÉDITERRANÉE *Escadre.* — 6 C : 1 Bouvet; 3 Charlemagne; 1 Iéna; 1 Suffren. — 3 CC : 1 Dupleix; 2 Marseillaise; — 3 PC : 1 Du Chayla; 1 Forbin; 1 Galilée. — 6 CT. *Division de réserve.* — 3 C : 1 Brennus; 1 Charles-Martel; 1 Hoche. — 1 F : 1 Dunois. *Flottille de Toulon.* — 1 Bombe*; 2 CT; 6 T; 12 t; 11 sous-marins. *Division navale de la Corse.* — 1 Léger*; 1 CT; 12 t. *Division navale de Tunisie.* — 1 Tempête*; 1 Achéron*; 2 Fusée*; 1 Flèche*; 1 Dunois; 7 T; 7 t; 1 sous-marin. *Division navale d'Alg*[illegible]	ITALIE *Escadre de la Méditerranée.* — 4 C : 1 Re Humberto (13300-20); 2 Amiral Saint-Bon (9800-19); 1 Benedetto Brin (13400-20). — 4 CC : 1 Carlo Alberto (6500-19); 3 Varese (7400-20). — 2 F : 2 Agordat (1300-23). — 6 CT. *Escadre de réserve* (Adriatique). — 6 C : 1 Dandolo* (12300-16); 3 Ruggero di Lauria (11250-17); 2 Re Umberto (13800-20). — 1 PC : 1 Giovanni Bausan* (3300-17). — 1 F : 1 Iride (950-20). — 151 (dont 12 à Tarente et 4 à Ancone). — 6 CT. *Flottilles du littoral* (Civita-Vecchia, Gênes, Messin[illegible]

6 CC : 1 Drake (14100-23,5); 1 Kent (9800-23); 4 Devonshire (10850-23).

FLOTTILLE DES DESTROYERS ET DES SOUS-MARINS

1 Amethyst (3000-21,5) ; 1 Adventure (2800-25). — 24 CT répartis en trois groupes de 8, normalement concentrés, mais ayant respectivement comme base : Portsmouth, Plymouth et Felixstowe.
9 sous-marins stationnés à Portsmouth.

TRAINING GROUP

(1° annexes des écoles; 2° bâtiments d'instruction de la réserve).

1° Portsmouth : 2 C; 1 GC; 1 PC; 1 F; 3 CT; 9 T et t; 4 bâtiments déclassés de 2000 à 9000 t.
Devonport : 3 CT; 8 T et t; 9 bâtiments déclassés de 2300 à 8500 tonneaux.
Sheerness : 1 C; 2 CT; 4 T et t.
2° Disséminés sur le littoral : 3 PC; 10 F.

BATIMENTS EN RÉSERVE

Les bâtiments démodés sont déclassés et confiés à des gardiens; les bâtiments indisponibles dépendent des arsenaux; tous les autres bâtiments font partie de la « Flotte armée en réserve », qui comporte des groupes tactiques, constitués dès le temps de paix et souvent exercés à la mer.

Flottille de Cherbourg. — 1 Bombe*; 2 CT; 3 T; 15 t; 11 sous-marins.

Flottille de Brest. — 1 Bombe*; 3 CT; 9 T; 6 t.

Flottille de Lorient. — 1 Bombe*; 1 CT; 1 T; 6 t.

Flottille de Rochefort. — 1 Bombe*; 1 CT; 6 t; 7 sous-marins.

BATIMENTS EN RÉSERVE

Nos effectifs de réserve sont toujours incomplets. Avec des effectifs complets, les bâtiments pourraient être entretenus en réserve normale, mais non en réserve spéciale ; ils ne sont, dans aucun cas, disponibles au point de vue de la mobilisation. Par contre, nos flottilles pourraient être notablement renforcées dans les quarante-huit heures.

— 6 PC : 3 Niobe (2600-21,5); 2 Frauenlob (2700-21); 1 Hamburg (3250-22,5).

Escadre de réserve. — 8 C.G.C : 8 Siegfried (4200-15,5).

Bâtiments affectés aux écoles. — 1 C : 1 Wittelsbach; 1 CC : 1 Prinz Adalbert; 3 PC : 1 Gazelle (2650-19,5); 1 Niobe; 1 Frauenlob; 1 Hamburg; 2 divisionnaires et 13 t et T.

Divisions des torpilleurs en réserve. — 2 divisionnaires; 12 t; 30 CT et T.

Missions spéciales. — 1 Hohenzollern (4228-21,5); 1 CT; 1 divisionnaire*.

BATIMENTS EN RÉSERVE

Sauf en cas de refonte, les grands bâtiments de quelque valeur militaire sont en division de réserve, c'est-à-dire réellement disponibles en quarante-huit heures. La mobilisation des torpilleurs exigerait de six à quarante-huit heures, sauf pour une vingtaine d'unités démodées ou indisponibles.

Forces navales extra-européennes de l'Angleterre, de la France, de l'Allemagne et de l'Italie.

RÉGION	ANGLETERRE	FRANCE	ALLEMAGNE	ITALIE
Extrême-Orient .	2 CC. 3 GC. 5 PC. 8 CT; 5 t.	3 CC. 1 GC. 2 PC. 6 CT. 1 CT; 10 t; 4 sous-marins. 1 CT; 6 t.	1 GC. 2 PC. 2 CT. 2 F*.	1 FCC.
Pacifique Sud . .	1 CC. 9 PC.	1 PC.	1 F*.	0.
Océan Indien et Mer Rouge . .	4 PC.	1 GC. 6 t.	2 F*.	1 PC. 3 F.
Atlantique. . . .	Deux groupes : Particular service squadron (voir : Forces métropolitaines) et groupe du cap de Bonne-Espérance, comportant, 1 GC; 3 PC.	1 CC. 2 PC.	1 PC. 1 F*.	3 PC.

Forces navales des États-Unis.

DANS LA MÉTROPOLE

ATLANTIQUE

Flotte de l'Atlantique. — 8 C : 1 Indiana (10 300-16) ; 1 Iowa (11 340-17) ; 2 Kearsage (11 500-17) ; 2 Alabama (11 500-17) ; 2 Maine (12 500-18) ; — 4 CC : 2 Virginia (15 000-19) ; 2 Maryland (13 700-22) ; — 1 GC : 1 Brooklyn (9 200-22) ; — 7 PC : 1 Olympia (5 870-21,5) ; 6 Denver* (3 200-16,5).

Escadre des côtes. — 3 CGC : 1 Texas (6 320-17,5) ; 2 Arkansas* (3 200-12) ; — 1 PC : 1 Atlanta* (3 000-15) ; — 8 CT.

Escadre du Pacifique. — 3 PC : 1 Chicago (5 000-18) ; 1 Detroit (2 090-18,5) ; 1 Atlanta* (3 000-15) ; — 1 Arkansas* (3 200-12) ; — 2 CT.

Division active de torpilleurs. — 10 T ; 6 sous-marins.

Escadre pour services spéciaux. — 1 GC : 1 Columbia (7 380-23) ; 1 Topeka* (2 300-16).

EN DEHORS DE LA MÉTROPOLE

FLOTTE ASIATIQUE

3 C : 1 Indiana (10 300-16) ; 1 Alabama (11 500-17) ; 1 Maine (12 500-18) ; — 5 CT ; — 3 PC : 1 Baltimore (4 440-19,5) ; 2 Cincinnati (3 200-19).

ATLANTIQUE ET MÉDITERRANÉE

Voyages éventuels de l'escadre pour services spéciaux.

OBSERVATIONS TRÈS GÉNÉRALES SUR LA RÉPARTITION DES FORCES NAVALES

La concentration actuelle des forces navales américaines dans l'Atlantique a pour conséquence d'assurer la suprématie maritime des Japonais en Extrême-Orient. Cette supériorité déclinera sans doute avant peu ; elle se transformera certainement en infériorité, quand le percement du Panama permettra à la flotte américaine de se concentrer aisément dans le Paci-

fique. Il sera intéressant, alors, de voir ce qu'il advient de certaine intention japonaise d'appliquer, en Asie, une nouvelle doctrine de Monroë.

La répartition des flottes de guerre prouve que tous les pays réduisent progressivement l'importance des stations lointaines et renforcent d'autant leurs forces navales métropolitaines. Ceci est tout naturel : les puissances secondaires ont aujourd'hui une marine et pour leur en imposer, même en temps de paix, il faut agir avec des bâtiments qu'ils puissent prendre au sérieux ; les communications télégraphiques, d'une part, et la vapeur, d'autre part, permettent à une division volante, partant de la métropole, de se rendre dans tel ou tel port plus vite que les voiliers, autrefois en station dans la région même. Ceci explique pourquoi l'Angleterre s'est décidée, en 1905, à limiter le plus possible le nombre des divisions lointaines, pourquoi elle a constitué trois escadres volantes, composées de dix croiseurs cuirassés, assurant, à tout moment et quelque soit l'adversaire, la concentration d'une force navale digne de ce nom.

L'Angleterre ne laisse subsister que trois autres groupes de croiseurs : le groupe occidental ayant, dès le temps de paix, l'Angleterre pour centre et comportant la « Particular service squadron », renforcée, en cas de besoin, par des croiseurs mobilisés ; le groupe oriental, englobant tous les bâtiments en station en Extrême-Orient, en Australie et aux Indes ; l'escadre

du cap de Bonne-Espérance, destinée à servir de chaîne de jonction entre les deux groupes précédents ou entre le groupe oriental et l'escadre de croiseurs cuirassés détachée dans la Méditerranée.

La nouvelle distribution des forces anglaises nous invite à renoncer à l'entretien de divisions navales, aussi impuissantes en temps de paix qu'en temps de guerre, et à admettre que des groupes de croiseurs cuirassés pourront seuls faire la guerre au large. Les mesures prises par l'Allemagne et par l'Italie nous disent, d'autre part, ce que nous devons attendre de l'éparpillement de nos propres forces navales. Dans ces deux pays, les flottes sont concentrées dans la métropole et presque entièrement mobilisées dès le temps de paix. Qu'attendons-nous pour suivre cet exemple ? Nos traditions s'y opposent, à coup sûr. Mais il ne suffit pas de maintenir pieusement les anciennes marines du Ponant et du Levant pour répondre aux exigences militaires de 1906.

En substituant des réalités à des souvenirs, on acquiert la certitude que notre flotte active doit former un seul bloc. On sait aussi où elle doit être concentrée. Nous avons vu déjà pourquoi une entente durable avec l'Angleterre reposait essentiellement sur la valeur de notre puissance navale; pourquoi, aussi, les forces que l'Angleterre pouvait entretenir dans la Méditerranée étaient beaucoup plus limitées que dans le Nord ; pourquoi, enfin, la concentration de nos

escadres dans cette même mer était, en toute occurence, la solution la plus avantageuse. Mais, contesterait-on la nécessité militaire de se prémunir, avant tout, contre l'éventualité la plus dangereuse, — même si les circonstances la rendaient provisoirement très improbable, — et nierait-on l'éloquence de la répartition des forces navales, il faudrait encore reconnaître l'impossibilité de nous concentrer ailleurs qu'en Méditerranée.

Qu'il s'agisse d'une guerre contre l'Angleterre ou contre l'Allemagne, ces deux pays ont, contre nous, un allié méditerranéen : personne ne consentira, au dernier moment, à laisser la flotte et les troupes de débarquement de cet allié opérer impunément en Algérie-Tunisie. De propos délibéré ou par nécessité, nous devrons conserver à Toulon d'importantes forces navales : la concentration dans le Nord devient, ainsi, une simple formule.

Cela est, au surplus, fort heureux : l'examen comparatif des flottes de guerre montre, en effet, que nous pouvons parfaitement dominer avec nos escadres dans la Méditerranée, et là seulement, contre l'Angleterre. Le choix de ce point de concentration ne nous gênerait, d'ailleurs, en rien dans l'éventualité d'une guerre avec l'Allemagne : les besoins de l'instruction obligeraient notre bloc de cuirassés à naviguer parfois dans le Nord ; des exercices opportuns auraient, naturellement, pour résultat de le faire sortir à temps de

la Méditerranée, si la neutralité de l'Italie nous était acquise [1].

Il ne tient donc qu'à nous d'assurer notre liberté d'action en Méditerranée et, du même coup, de bénéficier ailleurs du même avantage : après deux semaines au plus de blocus effectif, nos croiseurs du Nord auraient toute latitude pour leurs croisières. Après avoir rappelé que, dans l'état actuel, l'Italie renforcerait notre adversaire anglais ou allemand, faut-il dire encore que, de plus en plus, l'Allemagne aurait à souffrir d'une interruption de ses communications maritimes? Tout cela est vraiment trop évident et se résume dans deux formules : la prévision d'une guerre avec l'Angleterre doit servir de base à notre politique navale ; les moyens à employer dans une guerre contre l'Angleterre sont, de mieux en mieux, appropriés à l'éventualité d'une guerre contre l'Allemagne.

La répartition des forces navales définit, au surplus, du moins approximativement, les moyens dont nous aurions à user dans les deux cas. Elle nous dit à quel point nous devons réagir contre les entraves irrationnelles et injustes, qui tendent, actuellement, à interdire l'emploi de la guerre industrielle et combien les modifications proposées par le prési-

[1] C'est pour toutes ces raisons, et pour quelques autres encore que nous préférons taire, que nous ne saurions admettre la concentration dans le Nord, si brillamment défendue par le « Captain Sorb » (*Quittons la Méditerranée et la mer de Chine* — Chapelot, éditeur).

dent Roosevelt, en vue de les renforcer, seraient dangereuses pour la France. Elle nous garantit aussi que, le cas échéant, notre bloc de cuirassés dénicherait les escadres anglaise ou allemande sans avoir besoin de les chercher bien loin. Cela nous oblige à avoir des cuirassés dont la puissance offensive, la protection et la vitesse soient comparables à celles de leurs adversaires éventuels ; cela ne justifie pas du tout le besoin de nous pourvoir de bâtiments d'escadre énormes et très coûteux.

Des plans soigneusement établis, c'est-à-dire issus de projets arrêtés à temps, permettent de réduire le « disponible » et d'accroître, sans danger, le stock de charbon embarqué en surcharge. On sait aussi comment il faut s'y prendre pour alléger l'ensemble machines-chaudières, sans en compromettre l'endurance. En se bornant à pourvoir largement à des besoins logiquement déterminés, rien n'empêche non plus de réaliser des économies de poids sur le rayon d'action, les approvisionnements non militaires et les impedimenta de nos unités d'escadre. A cette dernière idée, qu'oppose-t-on ? Encore et toujours des conceptions historiques. Personne n'ignore que le génie de notre admirable Suffren s'est surtout exercé dans sa campagne des Indes, que les Antilles furent souvent le théâtre d'opérations lamentablement conduites par nos chefs d'escadres : est-ce suffisant pour prétendre, en 1906, que l'escadre française pourrait être appe-

ée à combattre dans des parages très lointains ?

Personne n'ignore non plus que Nelson a très vivement déploré de manquer de frégates : doit-on en conclure que nous ne saurions nous dispenser d'affecter une bonne part de notre budget naval à la construction de bâtiments exclusivement affectés à la recherche de l'ennemi ? Pour croire à l'insuffisance d'un petit groupe de croiseurs cuirassés, renforcé par quelques paquebots (très supérieurs à tous les « scouts » du monde), il faudrait oublier la singulière mentalité des adversaires de Nelson : éviter l'ennemi, se dérober à lui, fuir toujours, — telle a été leur unique ambition. Cette écœurante tradition ne fut jamais admise en Angleterre; l'Allemagne la réprouve certainement; nous avons aussi un autre idéal. Ceux qui voudraient s'aviser de faire revivre le passé ne le pourraient d'ailleurs pas : les câbles sous-marins et les nombreux vapeurs sillonnant les mers interdisent désormais ce ridicule jeu de cache-cache.

Des faits d'hier viennent à l'appui de la raison : les opérations des flottes japonaise et russe n'autorisent nullement à penser que la pratique de la guerre comporte des opérations bien savantes. Bien au contraire, on doit y voir la vérification d'une vérité permanente : deux puissances étant en guerre, l'une au moins voudra se battre et sa flotte finira toujours par trouver celle de l'autre, si, par une aberration étrange, cette dernière oubliait sa raison d'être. Résumant notre

manière de voir sur toutes ces questions, nous dirons : la préparation de la guerre maritime exige beaucoup de suite dans la politique navale, un très vaste savoir des officiers et d'incessants efforts matériels et moraux, allègrement supportés par toute la Nation ; ayant constitué la flotte nécessaire et l'ayant pourvue d'un personnel parfaitement entraîné, la France aurait fait tout son devoir et l'armée navale pourrait aisément s'acquitter du sien. L'histoire maritime enseigne maintenant ce que le génie des Suffren et des Nelson a découvert : croire à l'efficacité de la défensive, laisser à l'adversaire l'avantage de circuler librement sur mer, se préocuper sans cesse de ménager son propre matériel, sont des gages certains de la défaite; vouloir par-dessus tout se battre et cogner de bon cœur, en utilisant toutes les armes dont on dispose, dans des engagements poussés à fond, — telles ont été toujours les conditions mêmes du succès.

CONCLUSION

Les faits cités et les idées développées dans ce volume plairont plus ou moins. Qu'il le veuille ou non, mon lecteur en retiendra toujours quelque chose et mon but sera atteint : l'espoir de parler utilement peut, seul, expliquer la publication d'un livre dont la lecture, parfois fastidieuse, est toujours pénible. Cet espoir repose, d'ailleurs, sur une donnée très simple : instinctivement d'abord, très consciemment ensuite et, depuis 1898, avec la certitude que la vitalité de la Marine dépendait de la compréhension, plus ou moins nette, des idées générales qui président à l'évolution du pays, — depuis vingt-cinq ans bientôt, je me suis spécialement adonné à l'étude des questions d'organisation. Des convictions ainsi acquises imposent le devoir de les défendre sans trêve : je l'ai accompli, je l'accomplis et je l'accomplirai de mon mieux.

Chimérique ou utile, ce mobile de l'effort individuel en vaut bien un autre : chacun prend son plaisir où il le trouve. Ne pas cacher que je le cherche là, c'est justifier mon si vif désir de vulgariser les idées que je défends. Et, comme la tentative de déraciner des préjugés et des habitudes, sans autre appui que des arguments théoriques et expérimentaux, n'est ni agréable, ni commode, ni rapide, c'est encore prouver que, si je fais souvent l'apologie de la volonté, j'en ai peut-être acquis le droit.

Préférant, par habitude de métier autant que par goût, les actes aux paroles, j'espère que cela me vaudra le concours de mes premiers lecteurs et que, par eux, le public bénéficiera un jour de mon labeur. Si l'étude des questions maritimes se généralisait, tout le monde serait bientôt convaincu que la technicité vraie s'étend bien au delà de la sphère de la technicité apparente, que l'organisation maritime, déjà dépendante de l'ambiance, forme un bloc dont l'agencement devient incohérent, s'il est entrepris au jour le jour sans idées générales —, que l'examen de ces questions n'échappe pas à l'universelle obligation de faire appel à la raison et à l'expérience et de relier ces données par le raisonnement... Tout cela est bien évident ; tout cela, aussi, est absolument contraire à des affirmations maintes fois émises. Tout cela, surtout, permet d'aboutir à des solutions simples et réalisables. On me permettra d'y attacher beaucoup plus

d'importance qu'à telle ou telle solution préconisée dans cet ouvrage.

Pensant ainsi, j'imiterai simplement un ancien professeur du cours de tactique et de stratégie générale à l'École supérieure de Guerre. Il a dit, lui-même, ce qu'il croyait être le point essentiel de son enseignement. Ce n'est pas son opinion sur l'avant-garde stratégique, sur tel ou tel détail du service en campagne, sur telle ou telle phase du combat : c'est une idée générale, qui donne la clef de toutes les questions techniques. M'appropriant son langage, j'ai dit ailleurs :

« [L'organisation d'une Marine et] la conduite [d'une flotte] ne peuvent reposer que sur des procédés absolument simples ; autrement ce serait le désordre. Elles réclament, aujourd'hui comme toujours, de la part des chefs, de grandes qualités naturelles, un savoir professionnel qui s'étend sans cesse, une haute culture de l'intelligence, mais, surtout, l'esprit de réflexion, de calcul, en un mot l'esprit philosophique, qui fait jaillir les causes de l'observation des faits et qui, sans préjugés, agissant dans la plénitude de son indépendance, approprie dans chaque circonstance les moyens au but. Puisse cette idée maîtresse de notre enseignement à l'École supérieure de [Marine] débarrasser les esprits [maritimes] des formules et des images, les forcer à réfléchir toujours et les préparer ainsi au véritable esprit de la guerre. »

En reproduisant le même extrait des *Éléments de la guerre*, du colonel, depuis général Maillard, je tente encore une fois de dissiper une illusion tenace, qui vaut à notre Marine d'interminables controverses techniques, d'une utilité très contestable, et prive les professionnels d'une collaboration dont ils ne sauraient se passer. Par suite de leur spécialisation même, les officiers ont une tendance à perdre de vue les nécessités non militaires. Pour ne pas s'égarer dans leurs recherches techniques, ils ont pourtant besoin de s'appuyer sur des idées générales, qui sont en perpétuelle évolution et familières à bon nombre de Français. Aujourd'hui plus que jamais, la force des choses impose ainsi une notion simple, dont la méconnaissance a toujours été la véritable cause de notre impuissance navale : la Marine française sera en liaison avec la Nation ou elle ne sera pas.

Et c'est seulement par le concours obstiné des personnalités civiles s'intéressant à la Marine que nous verrons enfin disparaître une organisation maritime, non moins dangereuse qu'illogique et onéreuse ; que nous pourrons, sans surcroît de dépenses, mettre tous les ans un cuirassé de plus en chantiers ; et que l'instruction des officiers et l'entraînement de la flotte seront en rapport avec les exigences du moment. Il y a là un ensemble de questions d'une importance militaire de tout premier ordre. L'intérêt financier n'est pas moindre. Quelques chiffres, basés sur l'examen du

budget de 1904[1], justifieront, je pense, cette dernière assertion.

Sans entrer dans des détails qui ne sauraient trouver place ici, la légitime curiosité du lecteur sera satisfaite si nous lui disons que les nombres suivants sont approximatifs et que leur total représente le minimum de l'économie réalisable par l'application des mesures préconisées dans ce volume.

A combien estime-t-il le bénéfice qu'entraînerait la réduction de notre Marine administrative? Si, refusant de contrecarrer par trop nos vénérables errements, nous nous contentions d'entretenir un effectif d'administrateurs de toutes catégories, supérieur presque de la moitié à celui de l'Allemagne, nous éviterions à l'État une dépense annuelle de 2 400 000 francs.

Sait-il ce que nous gagnerions à réduire d'un tiers environ le personnel technique, les agents divers et les ouvriers des arsenaux? 12 300 000 francs simplement. Nos arsenaux seraient, pourtant, encore plus peuplés que ceux de l'Allemagne. L'économie ne saurait atteindre le chiffre précédent, puisque nous devons améliorer la situation des ouvriers des arsenaux. Mais dans quelle proportion? — Remarquant que les retraites des ouvriers des arsenaux sont, en moyenne, le double de celles que l'on prévoit pour

[1] D'une année à l'autre les chapitres que nous étudions changent peu; les réflexions qu'ils suggèrent varient encore moins depuis vingt-cinq ans.

les travailleurs civils des mêmes catégories, d'ailleurs moins bien partagés qu'eux à d'autres points de vue, — on admettra, sans doute, qu'en consacrant trois millions de plus aux salaires d'un personnel réduit d'un tiers, l'État ferait largement son devoir. La somme effectivement disponible s'élèverait encore à 9 300 000 francs.

Avant de quitter les arsenaux, on doit se demander ce que leur spécialisation pourrait nous faire économiser. L'utilité de cette réforme ne date pas d'aujourd'hui : depuis trente ans au moins, l'évolution de l'industrie la réclame. Il ne serait donc pas prématuré de réaliser une économie annuelle dont la valeur permet d'apprécier ce qu'il en coûte à s'imaginer que nous vivons encore au temps de Colbert. Le chiffre de 2 500 000 francs est, je crois, le « minimum minimorum ».

Regardant d'un autre côté, certains ne seraient peut-être pas fâchés de savoir combien le budget de la Marine paye le luxe de fournir à la flotte un personnel recruté par un procédé spécial? Le calcul est facile. Le budget de la Caisse des invalides, autonome bien entendu, s'élève à 18 millions, dont 80 000 francs provenant de legs. Le complément est fourni, jusqu'à concurrence de 3 millions, par les intéressés et par des primes à la Marine marchande calculées en conséquence; le budget de la Marine de guerre solde le surplus.

Avouez que cela est tout à fait curieux : après vingt-cinq ans au moins de présence sous les drapeaux, le personnel de la flotte touche des retraites payées par le ministère des Finances ; des inscrits, qui peuvent n'avoir pas servi l'État un seul jour, toucheront, sous le nom de demi-soldes, des retraites ouvrières annuellement payées sur le budget de la Marine de guerre. Et ce n'est pas tout : les pensionnés de la Marine de guerre trouvent tout naturel de se rendre auprès des agents du ministère des Finances chargés de leur servir leur retraite ; un tel déplacement est impossible pour les inscrits et il faut absolument créer, tout auprès d'eux, des caisses spéciales, gérées par un personnel non moins spécial. Cette réglementation, à coup sûr très amusante, n'est pas malheureusement gratuite.

Rompant avec la tradition, ne pourrions-nous pas appliquer la règle déjà admise pour le Département de la Guerre, qui n'est pas chargé de payer des retraites ouvrières, bien que tous les Français soient maintenant astreints au service militaire ? Le budget de la Marine serait aussitôt allégé de 15 millions. Par surcroît, le chapitre LI, dont les deux tiers environ constituent une nouvelle subvention pour les inscrits, pourrait entièrement servir à secourir des serviteurs malheureux de l'État, — et il y en a. Par elles-mêmes, ces mesures ne produiraient aucune économie : la Nation saurait simplement qu'un budget de

la marine de 312 millions, par exemple, ne supporterait plus, comme aujourd'hui, une réduction effective de 15 millions, due à une dépense n'ayant rien de commun avec la défense nationale. Le résultat ne serait pas négligeable.

Une autre conséquence suivrait sans doute : rendue plus claire, l'étude de l'Inscription maritime suggérerait à la Nation l'idée d'examiner de plus près les crédits affectés à la Caisse des Invalides. Tablant sur un maximum de 30 000 inscrits demi-soldiers et tenant à leur octroyer des retraites égales à celles des autres travailleurs, elle s'apercevrait qu'au taux de 365 francs par an, la dépense ne devrait pas atteindre 11 millions. Le budget de la Caisse des Invalides, uniquement créée pour assurer des retraites aux inscrits, dépasse pourtant 18 millions.

Le jour où l'on méditera sur ce mystère, on se dira sans doute que le ministère des Finances s'acquitterait fort bien du rôle dévolu à une caisse, soi-disant autonome, qui fut toujours presque exclusivement alimentée par des subventions directes ou indirectes, parfois supérieures à ses besoins. Le lendemain, l'État reconnaîtrait l'inutilité de l'Inscription maritime et, vingt-cinq ans après environ, il bénéficierait d'une économie effective de 6 millions. Ce maximum ne saurait être atteint plus tôt : l'État, qui a le droit absolu d'abroger un régime institué par Colbert, manquerait à son devoir moral s'il ne tenait

pas ses engagements vis-à-vis de ceux dont les noms figurent déjà sur les rôles de l'Inscription maritime. Continuant à rendre à chacun ce qui lui appartient, on serait encore amené à verser au ministère du Commerce les crédits des chapitres, LII, LIII, LIV et LV, qui concernent les pêches et la navigation commerciale.

De même, c'est au ministère des Finances qu'on devrait logiquement confier le paiement des soldes du cadre de réserve — soldes qu'une fiction empêche, seule, de dénommer retraites. En quoi et pourquoi, nous marins, sommes-nous compétents, quand il s'agit de trancher des questions de détail d'ordre commercial et économique? Ne trouve-t-on pas que les questions générales et techniques intéressant directement la Marine de guerre suffisent à nous occuper? Pense-t-on que des officiers généraux devant, par la simple application de la loi générale, rester à la disposition de la Marine jusqu'à soixante-sept ou soixante-douze ans seraient rendus trop tôt à la vie civile? Les pêches, la navigation commerciale et les soldes du cadre de réserve grèvent encore le budget de la Marine de plus de 2 400 000 francs, que le public croit employés au renforcement de sa flotte : serait-il superflu de le détromper?

Est-ce tout? Le livre II de ce volume répond non, en prévoyant plusieurs remplois de crédits aujourd'hui mal utilisés. On y a vu que la modification des cadres

des officiers de marine permettait de créer 175 capitaines de corvette et 250 adjudants principaux. On a pu constater aussi que la fusion avec les officiers mécaniciens fournissait la somme nécessaire pour créer, encore, 25 capitaines de corvette, 100 lieutenants de vaisseau et 300 adjudants principaux mécaniciens, pour accroître la solde des lieutenants de vaisseau de cinq ans de grade, pour consacrer un million de plus, au bas mot, à l'entraînement du personnel. On sait enfin que les dépenses à prévoir pour l'armement permanent de la véritable flotte de combat, pour le paiement des rengagés... seraient toutes gagées par des économies correspondantes.

Et maintenant, récapitulons, si vous le voulez bien. Pour parler sincèrement au pays, il faudrait lui dire : sous le titre de budget de la Marine, on a coutume de voter des dépenses comportant 18 millions de crédits affectés à des besoins normalement satisfaits par d'autres ministères. Pour renforcer notre Marine, nous devrions commencer par verser à la flotte les quelque 20 millions, aujourd'hui inutilement dépensés dans les arsenaux et principaux services militaires; nous devrions voir ensuite si nous ne pourrions pas faire état de 20 autres millions, en épluchant les autres chapitres du budget (158 millions de crédits sur un budget total de 312 millions). Ayant fait cela, nous aurions très probablement réalisé une économie de 40 millions sur les dépenses improductives de la

Marine et découvert l'argent nécessaire pour construire un cuirassé de plus.

Cette source de fonds ne saurait, malheurensement, fournir son plein débit, avant longtemps. Les intérêts privés doivent, à coup sûr, plier devant les intérêts généraux de la Nation; ils ne sont, pourtant, pas négligeables : il faut les ménager. Pour constituer un personnel maritime sur des bases tout autres, il faut aussi beaucoup de temps : à tous points de vue, une période transitoire d'un quart de siècle environ est nécessaire. Entre temps, la valeur intellectuelle, militaire et matérielle de la Marine se développera progressivement et, d'année en année, les disponibilités budgétaires, d'abord faibles, se rapprocheront du maximum, qui sera atteint lorsque toutes les réformes entreprises produiront leur plein effet. Si, effrayés par l'étendue et la durée de l'œuvre à accomplir, nous oublions que le problème maritime est un, le passé nous avertit de l'avenir : les dépenses militaires resteront stationnaires ou diminueront, les dépenses improductives grossiront certainement.

*
* *

Cette perspective ne devrait plaire à personne. Encore moins à des officiers. Parmi eux, quelques-uns, peut-être, se désintéressent de ces questions : ils sont peu gênants ; il suffit de les plaindre. Mais, il fau-

drait plaindre la France, s'ils étaient la majorité. Cela n'est pas. Je sais ce que valent nos équipages et notre maistrance, je sais combien est grande la bonne volonté et l'intelligence des officiers : si la Nation nous dotait d'une instruction et d'outils en rapport avec les besoins actuels, nous serions en droit d'envisager l'avenir en toute confiance. Et, sachant cela, je ne saurais me défendre de parler avec passion des erreurs et des abus auxquels nous devons de ne pas posséder encore l'admirable Marine que nous aurions déjà pu constituer, sans alourdir les charges du pays. Est-ce à dire que, séduit par un beau rêve, je dédaigne les réalités, qu'entraîné par une ardeur trop justifiée je néglige d'étayer mes opinions sur des faits, des arguments et des raisonnements rigoureux? Le lecteur en décidera.

Je suis du moins certain qu'il ne se méprendra pas sur deux points essentiels : il n'ignore pas comment le bon sens justifie une tentative de rénovation maritime qui paraît, de prime abord, audacieuse jusqu'à la témérité; il comprend pourquoi je puis même, non moins logiquement, en escompter le succès final.

Traduisant mes sentiments intimes, toutes les pages de cet ouvrage lui auront dit : je crois à l'utilité de l'effort individuel et à l'efficacité du travail continu; je crois à la possibilité de faire comprendre à une nation intelligente combien il importe à tous

de ne pas gaspiller les deniers de l'État et de se pourvoir, au moindre prix, de la puissante Marine dont nous avons besoin ; je crois que les majorités finissent toujours par se lasser des sacrifices consentis en faveur de minorités ne rendant aucun service à la collectivité ; je crois que la Nation vouerait une reconnaissance durable au service de l'État qui, devançant les autres dans une voie rationnelle, saurait s'affranchir de conceptions administratives aussi surannées qu'onéreuses ; je crois que, si nul homme au monde n'est capable de résoudre, à lui seul, le problème maritime, la collaboration de toutes les bonnes volontés fournira la solution nécessaire ; je crois qu'un pays ayant vu une nuit du 4 Août pourra imposer silence à des intérêts privés, si puissants qu'ils soient, et réaliser des réformes profondes dans notre organisation générale ; je crois qu'en augmentant les soldes et l'attrait de la carrière maritime pour les rengagés, gradés et officiers subalternes, la Marine française disposera d'un personnel remarquable ; je crois qu'en développant le savoir de tous les officiers, on accroîtra leur rendement social pour le plus grand profit de notre France, de cette admirable patrie qui eut toujours à cœur le bonheur de l'humanité tout entière et dont le service entraîne, inévitablement, un idéal de concorde universelle.

Janvier 1906.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

A L'ÉTUDE COMPARATIVE DES MARINES DE GUERRE

LIVRE I

POLITIQUE NAVALE DES GRANDES PUISSANCES

LIVRE III

MATÉRIEL NAVAL

(ALLEMAGNE, ANGLETERRE, ÉTATS-UNIS, ITALIE, JAPON, FRANCE)

CONCLUSION

ÉVREUX, IMPRIMERIE DE CHARLES HÉRISSEY